BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

A 426
kl

A 426 I

ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN IN DER HAUPTVERWALTUNG
DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

INHALTSVERZEICHNIS
DES NEUNUNDFÜNFZIGSTEN JAHRGANGS

1936

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

BIBLIOTEK DER TECHNISCHEN HOCHSCHULE BRESLAU

1936. 445

BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1936

Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H., Berlin SW 19, Beuthstr. 8

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Allgemeiner Überblick über das Geschäftsjahr 1935 der Deutschen Reichsbahn. Von Reichsbahnoberrat Dr. Hardt in Berlin 795

Amerika. Die kolumbischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1932 bis Mitte 1935. Von Pausin 1169

— Die Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. W. Berchtold, Bern 371 579

— Zum Schlußbericht des Federal Coordinator of Transportation über den Personenverkehr. Von Dr. R. Gretsch, Berlin 1247

Der Anteil Württembergs an der Vereinheitlichung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes bis zum Kriegsende. Von Staatssekretär i. R. h. c. Stieler in Bebenhausen 1229

Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934 und 1935. Von Reichsbahnrat Graf Lambsdorff und Reichsbahnamtsrat Kuhatscheck, Berlin 113 1075 1355

A. Saargebiet (1081). — B. Die Invalidenversicherung (1087). — C. Die Krankenversicherung (1096). — D. Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung (113. 1355). — E. Die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn (119. 1363). — F. Die Unfallversicherung (121. 1367). — G. Die Angestelltenversicherung (127. 1372). — H. Die Arbeitslosenversicherung (133. 1376).

Asien. Die Eisenbahnen in Britisch-Indien im letzten Jahrzehnt. Von W. Paschen in Kiel 1143

— Eisenbahn und Landstraße in China. Von Dr. Wang Lien, zur Zeit Nanking 1103

— Die Eisenbahn Indochinas. Von Kandaouroff 1433

— Die Hilfs- und Pensionskasse der japanischen Reichsbahnverwaltung. Von Kassinossuke Okada 181

Seite

Die Ausführung des Sanierungsprogramms der rumänischen Bahnen (1932—1935). Von Dr. Sauter 635

I. Verwendung von Anleihemitteln für die Bahnen (636). — II. Verwaltungsverhältnisse (637). — III. Betriebsergebnisse (638). — IV. Tarife (641). — V. Finanzielle Ergebnisse (642). — VI. Personal (644). — VII. Bauliche, Betriebs- und Verkehrsverbesserungen (645).

Australien. Die australischen Bahnen im letzten Jahrfünft (1929/30 bis 1933/34). Von W. Paschen 647

Belgien. Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1933 und 1934, dargestellt auf Grund der Geschäftsberichte der Gesellschaft und der Berichte des Verwaltungsrats. Von Dr. von Renesse 141

Allgemeiner Überblick (141). — I. Finanzen (142). — II. Das Personal (150). — III. Betrieb und Verkehr (151). — IV. Tarife (158). — V. Das rollende Material (158). — VI. Werkstätten (159). — VII. Bahnanlagen (160). — VIII. Betriebsstoffe (161). — IX. Die Selbstkosten (162).

Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife. Von Dr. Spiess 69

Betriebs- und Wirtschaftsergebnisse der englischen Gruppenbahnen im Jahr 1935. Von B. Stumpf, Berlin 901

Deutsches Reich. Deutsche Reichsbahn. Allgemeiner Überblick über das Geschäftsjahr 1935. Von Reichsbahnoberrat Dr. Hardt in Berlin 795

— Zur finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn. Von Reichsbahnrat Dr. O. Conrad 725

— Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1935. Von E. Ziche 1057

— Eisenbahn und Staat in Deutschland. Die Überwindung des Partikularismus im deutschen Eisenbahnwesen. Von Dr. Th. Kittel in Berlin 709

— Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1934. Von Küchler 809

— Die Güterbewegung auf dem Wasserwege im Jahre 1934. Von Dr. Otto Schlier, Regierungsrat im Statistischen Reichsamt 537

— Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahr 1933. Von Dr. Teubert 345

— Das neue deutsche Patentrecht. Von Reichsbahnrat Dr. Schnabel 1001

— Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahr 1933. Von Dr. Teubert 513

Die Eisenbahnen in Britisch-Indien im letzten Jahrzehnt. Von W. Paschen in Kiel 1143

Die Eisenbahnen und Government of India Bill, 1935 (1152). — Die Auswirkung der Weltwirtschaftskrise auf die indischen Bahnen (1156). — Anteil der einzelnen Güterarten an den Frachteinnahmen der Bahnen der Klasse I (1157). — Der Wettbewerb des Kraftverkehrs (1160). — Die Elektrifizierung bei den indischen Bahnen (1162). — Arbeiter- und Wohlfahrtsgesetzgebung bei den Bahnen (1163). — Das Programm für 1936/37 (1163). — Personal (1164). — Die Betriebsergebnisse der Bahnen 1934/35 und 1935/36 und der Voranschlag für 1936/37. (1166)

Die Eisenbahnen der Erde. Von Küchler 1

Eisenbahn und Landstraße in China. Von Dr. Wang Lien, zur Zeit Nanking 1103

I. Problematik der Untersuchung (1103). — II. Geschichtliche Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Eisenbahn und Landstraße in China (1104). — III. Wirtschaftlichkeit im Aufbau der Eisenbahn und Landstraße in China (1108). — IV. Ein Versuch zur Aufstellung eines allgemein wirtschaftlich orientierten Aufbauplans der Eisenbahn und Landstraße in China (1117). — Zusammenfassung (1129).

Seite

Eisenbahn und Staat in Deutschland. (Die Überwindung des Partikularismus im deutschen Eisenbahnwesen). Von Dr. Th. Kittel in Berlin 709

I. Die Anfänge des Eisenbahnwesens (710). — II. Die Eisenbahnen im Kaiserreich von 1871 bis zum Weltkrieg (715). — III. Die Verreichlichung der Staatsbahnen und die Beseitigung der Vorbehalte der deutschen Länder (723).

Eisenbahntarife. Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik. Von Dr. Spiess 69

England. Die englischen Gruppenbahnen im Jahre 1935. Wirtschafts- und Betriebsergebnisse. Von B. Stumpf, Berlin 901

I. Allgemeines (901). — II. Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes (906). — III. Ergebnisse der Nebenbetriebe (920). — IV. Gesamtjahresergebnis (921).

— Die Entwicklung der Eisenbahnen in Großbritannien. Von Sir Josiah Stamp G. C. B., G. B. E. in London 989

Die Entwicklung der französischen Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren (1920—1935) und die Maßnahmen zur Hebung ihrer finanziellen Lage. Von einem französischen Eisenbahnfachmann 297

Erster Teil: Die Entwicklung der Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren (297). — I. Vom Inkrafttreten des Übereinkommens vom Jahre 1921 bis zur faktischen Stabilisierung der Währung (1926) (298). — II. Von der faktischen Stabilisierung der Währung (1926) bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise in Frankreich (1931) (302). — III. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und des Kraftwagenwettbewerbs (305).

Zweiter Teil: Die Maßnahmen zur Verringerung der Fehlbeträge (312). — I. Organisatorische Maßnahmen (312). — II. Maßnahmen zur Gleichstellung mit den übrigen Verkehrsmitteln (314). — III. Sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Einnahmen (330). — IV. Maßnahmen zur Verminderung der Personalausgaben (335). — V. Die Entwicklung der Triebwagen (340).

Dritter Teil: Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit (341).

Vierter Teil: Schlußfolgerungen (343).

Die Entwicklung der Eisenbahnen in Großbritannien. Von Sir Josiah Stamp G. C. B., G. B. E. in London 989

Die Entwicklung der Schwedischen Staatsbahnen in den Jahren 1934 und 1935. Von Dr. Paszkowski 1415

1. Allgemeine Wirtschaftsbetrachtung (1415). — 2. Die Elektrisierung (1416). — 3. Verkehr (1417). — 4. Betrieb (1422). — 5. Finanzen (1423). — 6. Personalwesen (1425). — 7. Bauwesen (1425). — 8. Fahrzeuge (1426).

Die Finnischen Staatseisenbahnen 1920 bis 1934. Von Dr. N. G. Ehrnrooth, Helsingfors 873

Einleitung (871). — I. Allgemeine Entwicklung der Finnischen Staatseisenbahnen 1920 bis 1931 (876). — II. Die verkehrstechnische und verkehrliche Entwicklung der Finnischen Staatsbahnen (877). — III. Finanzen (889). — Schlußwort (900).

Zur finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn. Von Reichsbahnrat Dr. jur. O. Conrad in Berlin 725

A. Wirtschaftsgrundsätze der deutschen Staatseisenbahnen bis 1920 (725). — B. Wirtschafts- und Rechnungsgrundsätze der deutschen Reichseisenbahnen bis zur Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (735). — C. Wirtschaftspolitik und Finanzgebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (738).

Seite

Frachtengestaltung und Monopoltendenz im Eisenbahnwesen. Von Kurt Wiedenfeld 245

Frankreich. Die Entwicklung der französischen Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren (1920) bis 1935 und die Maßnahmen zur Hebung ihrer finanziellen Lage. Von einem französischen Eisenbahnfachmann 297

Der gegenwärtige Stand der russischen Eisenbahnwirtschaft. Von Dr. Smirnow 619

Finanzielles (624). — Der Lokomotivpark (626). — Eisenbahnwagenbestand (628). — Die Gleiswirtschaft (631). — Elektrische Eisenbahnen (632). — Das Signal- und Meldewesen (633). — Der Eisenbahnneubau (633).

Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 845

Der Gesetzentwurf über den Neuaufbau der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 1131

I. Entwurf eines Gesetzes betr. die Neuordnung des Niederländischen Eisenbahnwesens (1134). — II. Entwurf einer Satzung der Niederländischen Eisenbahnen (1135).

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1934. Von Küchler 809

Allgemeines (809). — A. Der Gesamtverkehr und sein Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung (811). — B. Der Gesamtverkehr und der Verkehr der Inlandsbezirke (820). — C. Auslandsverkehr (831). — D. Der Verkehr nach Güterarten (840).

Die Güterbewegung auf dem Wasserwege im Jahre 1934. Von Dr. Otto Schlier, Regierungsrat im Statistischen Reichsamt 537

I. Die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (538). — 1. Die Bedeutung der einzelnen Wasserstraßen (538). — 2. Der Verkehr in den einzelnen Häfen (541). — 3. Der Verkehr der einzelnen Güterarten (557). — II. Die Güterbeförderung in der Seeschiffahrt (559). — 1. Die Seehäfen und die Zweige des Seeverkehrs (559). — 2. Die Entwicklung der einzelnen Zweige des Seeverkehrs (561). — 3. Die Entwicklung des Verkehrs der Seehäfen (565).

Hafenbahnverträge. Neue der badischen staatlichen Häfen von Mannheim, Rheinau und Kehl. Von Ministerialrat Seeger, Karlsruhe . . . 567

Die Hilfs- und Pensionskasse der japanischen Reichsbahnverwaltung. Von Kassinossuke Okada 181

I. Teil. Die Einrichtung der Hilfs- und Pensionskasse (181). — I. Die geschichtliche Entwicklung (181). — II. Die Einrichtung (182). — II. Teil. Betriebsergebnis der Hilfs- und Pensionskasse (HP) im Rechnungsjahr 1933/34 (188). — I. Allgemeines (188). — II. Die Mitglieder der HP (190). — III. Aktiv- und Passivvermögen (192). — IV. Die Verwaltung des Vermögens (192). — V. Rechnungsabschluß (193). — III. Teil. Nebenbetriebe der Unterstützungsgenossenschaft (194).

Indochina. Die Eisenbahnen Indochinas. Von Kandaouroff 1433

Die Kolumbischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1932 bis Mitte 1935. Von Pausin 1169

Die Kranken- und Arbeiterpensionskassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934. Von Graf Lambsdorff und Kuhatscheck 113 1075 1355

Landstraße und Eisenbahn in China. Von Dr. Wang Lien, zur Zeit Nanking 1103

Seite

Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1935. Von E. Ziche in Berlin 1057

A. Verkehr (1057). — B. Betrieb (1061). — C. Finanzen (1063). — D. Personalwesen (1066). — E. Bauwesen (1068). — F. Fahrzeugpark (1070). — G. Organisation (1073).

Leistungskosten. Unmittelbare der Eisenbahnen. Von Capelle, Berlin 759

Litauen. Die Staatsbahnen in den Jahren 1933 und 1934. Von Bruno Ludewig 1427

Der Luftverkehr im Rahmen des Gesamtverkehrs. Von Robert Knauß 481

Die Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. W. Berchtold, Bern 371 579

1. Die verkehrspolitischen Voraussetzungen (371). — 2. Die Finanzlage der Bahnen (375). — 3. Das Eisenbahn-Notgesetz (380). — 4. Die Vorbereitung der Eisenbahnsanierung (384). — Das Verkehrspolitische Gesamtprogramm. — 5. Allgemeines (579). — 6. Die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel (580). — 7. Die Durchführung der Verkehrsplanung (593). — 8. Die Eisenbahnsanierung (596). — 9. Die sozialpolitische Stellung des Eisenbahnpersonals (608).

Mittelmeer-Raum. Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeerraumes. Von Professor Dr.-Ing. Blum, Hannover . . . 13 391

Monopoltendenz und Frachtengestaltung im Eisenbahnwesen. Von Kurt Wiedenfeld 245

I. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Frachtengestaltung (245). — II. Die Monopoltendenz bei den Eisenbahnen (252). — III. Die Ziele der Eisenbahn-Frachtengestaltung (280). — IV. Monopol und Tariftreue (293).

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1933. Von Ministerialrat Dr. Teubert 345

Verteilung der Kleinbahnen und Eisenbahnen über das Reichsgebiet im Jahre 1933 (349). — Anteil der Schmalspurbahnen (350). — Gliederung der Privatbahnen nach ihrer Länge (351). — Bauliche Anlagen und deren Unterhaltung (353). — Der Bestand an Fahrzeugen (354). — Leistungen und Kosten der Fahrzeuge (355). — Personenverkehr (357). — Güterverkehr (358). — Betriebseinnahmen und -ausgaben (360). — Baukosten und Kapital von 259 Kleinbahnen mit 8435 km Eigentumslänge (362). — Angestellte und Arbeiter (363). — Unfälle beim Bahnbetrieb (364). — Angaben über einige größere Kleinbahnen (366). — Betriebsführer mit mehr als zwei nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (369).

Niederlande. Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 845

— Der Gesetzentwurf über den Neuaufbau der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 1131

— Die Niederländischen Eisenbahnen in den Jahren 1934 und 1935. Von Dr. Overmann 1381

1. Allgemeines (1381). — 2. Umfang des Netzes (1384). — 3. Die Einnahmen (1386). — 4. Betriebsausgaben (1393). — 5. Betriebsüberschuß (1395). — 6. Reinertrag (Verlust) (1398). — 7. Vermögensrechnung (1399). — 8. Personal (1403). — 9. Verwaltungsaufbau (1403). — 10. Verkehr (1404). — 11. Fahrzeuge (1406). — 12. Zahlenübersichten (1407).

Die österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1934. Von Dr. E. Roesner 861

Patentrecht. Das neue deutsche Patentrecht. Von Reichsbahnrat Dr. Schnabel in Fulda 1001

Seite

Die Pensions- und Hilfskasse der japanischen Reichsbahnverwaltung. Von Kassinossuke, Okada 181

Pfalzbahn. Vom Verkehr der früheren Pfalzbahn. Von J. Mattern . . 93

Personenverkehr. Schlußbericht des Federal Coordinator of Transportation. Von Dr. R. Gretsch, Berlin 1247

Reichsautobahnen und Steuerrecht, insbesondere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Wahrnehmung steuerrechtlicher Möglichkeiten. Von Regierungsassessor Dr. Werner Jüsgen, Singen (Hohentwiel) . . 1279

Gliederung auf Seite 1279.

Ruhrkohle. Zur Tariflage. Von Dr. Bieling 1035 1325

Rumänien. Die Ausführung des Sanierungsprogramms der rumänischen Bahnen (1932—1935). Von Dr. Sauter 635

Rußland. Der gegenwärtige Stand der russischen Eisenbahnwirtschaft. Von Dr. Smirnow 619

Sanierungsmaßnahmen des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. W. Berchtold, Bern 371 579

Zum Schlußbericht des Federal Coordinator of Transportation über den Personenverkehr. Von Dr. R. Gretsch, Berlin 1247

A. Die Empfehlungen des Abteilungsberichtes und die Stellungnahme der Eisenbahnen (1248). — B. Stellungnahme des Koordinators zum Abteilungs- und zum Eisenbahnbericht (1256). — C. Die Folgerungen des Koordinators (1264). — D. Die Pullman-Gesellschaft zu dem Abteilungsbericht (1268).

Schweden. Die Entwicklung der Schwedischen Staatsbahn in den Jahren 1934 und 1935. Von Dr. Paszkowski, Köln 1415

Spanien. Die vier großen spanischen Eisenbahngesellschaften im Kalenderjahr 1934. Von Pausin 163

Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1933 und 1934. Von Bruno Ludewig 1427

Verkehr (1427). — Betrieb (1430). — Finanzen (1430). — Personalwesen (1431). — Bauwesen (1432). — Fahrzeuge (1432).

Staatsbahnwagenverband. Der Anteil Württembergs an der Vereinheitlichung des deutschen Staatsbahnwagenverbands bis zum Kriegsende. Von Staatssekretär i. R. Dr. h. c. Stieler in Bebenhausen . . 1229

Steuerrecht und Reichsautobahnen, insbesondere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Wahrnehmung steuerrechtlicher Möglichkeiten. Von Regierungsassessor Dr. Werner Jüsgen, Singen (Hohentwiel) . . 1279

Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1933. Von Ministerialrat Dr. Teubert 513

Entwicklung der Straßenbahnen (514). — Gliederung der Straßenbahnen nach ihrem Zustand im Jahre 1933 (516). — Wagenpark und Betriebsleistungen der Straßenbahnen im Jahre 1933 (518). — Betriebsergebnisse der wichtigsten Straßenbahnen (520). — Betriebsergebnisse der verschiedenen Gruppen von Straßenbahnen (524). — Straßenbahn- und Omnibusverkehr einiger Großstädte im Jahre 1933 (527). — Der Güterverkehr der Straßenbahnen (529). — Betriebsergebnisse der Straßenbahnen im Vergleich zu den Kleinbahnen und der Reichsbahn (530). — Anlagekapital und Ertrag der Straßenbahnen (532). — Unfälle beim Bahnbetrieb (534). — Bahnen besonderer Bauart (535).

Seite

Zur Tariflage der Ruhrkohle. Von Dr. August Bieling in Münster i.W. 1035 1325

Standortgrundlagen (1036). — Der Verkehr und seine Wandlungen (1040). — Grundzüge des Kohlentarifs (1046). — Reaktionen der Verfrachter (1050). — Möglichkeiten eines Frachtausgleichs (1325). — Die Wettbewerbslage der Ruhrkohle und die Tarifparität (1331). — Im Lichte der Tarifsystematik (1343).

Die Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934 und 1935. Von Graf Lambsdorff und Kuhatscheck 113 1075 1355

Unmittelbare Leistungskosten der Eisenbahnen. Von Reichsbahnoberrat Capelle in Berlin 759

Eigenart der Eisenbahnleistung (759). — Verschiedenart der Betriebskosten (760). — Inhalt der unmittelbaren Leistungskosten (761). — Gliederung der unmittelbaren Leistungskosten (763). — Berechnung der unmittelbaren Leistungskosten (771). — Praktisches Zahlenbeispiel (778). — Nutzen der unmittelbaren Leistungskosten (788).

Vom Verkehr der früheren Pfalzbahn. Von J. Mattern 93

I. Die Pfalz und ihr Eisenbahnnetz (94). — II. Vom Personenverkehr (99). — III. Vom Güterverkehr (102). — IV. Vom Hafenverkehr in Ludwigshafen (Rhein) (108). — V. Schluß (112).

Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeer-Raumes. Von Professor Dr.-Ing. Blum, Hannover 13 391

Die geographischen (geologischen und klimatischen) Grundlagen (17). — A. Übereinstimmende Charakterzüge der drei Mittelmeere (19). — B. Geologische Grundzüge des europäisch-vorderasiatischen Mittelmeer-Gebiets (24). — C. Die Grundlagen für Wirtschaft, Handel und Verkehr (30). — 1. Das Klima (30). — 2. Die Pflanzen- und Tierwelt (40). — 3. Die gewerbliche Tätigkeit (44). — Anhang: Sizilien als Vergleichsland (45).

Der Verkehr im östlichen Mittelmeer-Raum (49). — A. Die geschichtliche Entwicklung des Verkehrs (49). — B. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen (391). — C. Die wichtigsten Grundlagen der Verkehrsbedienung (396). — D. Die wichtigsten Einzelgebiete (405). — 1. Die Türkei (407). — 2. Syrien und sein Hinterland, einschl. des Zweistromlandes (413). — 3. Iran (Persien) (423).

Wirtschafts- und Betriebsergebnisse der englischen Gruppenbahnen im Jahre 1935. Von B. Stumpf, Berlin 901

Württembergs Anteil an der Vereinheitlichung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes bis zum Kriegsende. Von Staatssekretär i. R. Dr. h. c. Stieler in Bebenhausen 1229

B. Kleine Mitteilungen.

Afrika. Die Ägyptischen Staatsbahnen im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 1179

— Die Eisenbahnen im englisch-ägyptischen Sudan. Von Dieckmann . . 201

— Die Eisenbahnen und Häfen in der südafrikanischen Union im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 668

Asien. Die Eisenbahnen in Palästina und Transjordanien im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 435

— Inbetriebnahme der Huainan-Bahn 927

— Der Jahresbericht 1933 über die Chinesischen Staatsbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 427

Seite

Asien. Die Südmandschurische Eisenbahn im Jahre 1935. Von Dr. Wehde-Textor 664
— Der Verwaltungsaufbau der Staatsbahnen in Niederländisch-Ostindien. Von Dr. Overmann 671
— Die Bedeutung der Tsang-shi Eisenbahn für die Wirtschaft Nord-Chinas 1449

Die Autobahn Genua—Po-Tal. Von Dr. Sauter 440

China. Der Jahresbericht 1933 über die Chinesischen Staatsbahnen. Von Dr. Wehde-Textor 427
— Die Bedeutung der Tsang-shi Eisenbahn für die Wirtschaft Nord-Chinas 1449
— Inbetriebnahme der Huainan-Bahn 927

Deutsches Reich. Die Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahnen. Von Dr. Kittel 195
— Die Eröffnung des Eisenbahnbetriebs über den Rügendamm. Von Dr.-Ing. Gerhard Sommer 1441

Drahtseilbahn. Eröffnung der ersten Drahtseilbahn in den Polnischen Karpathen. Von Pausin 663

Die Eisenbahnen und Häfen in der südafrikanischen Union im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 668

Die Eisenbahnen in Palästina und Transjordanien im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 435

Elektrifizierung der französischen Bahnen. Stand Anfang 1936. Von Paschen 661

England. Erneuerungsprogramm der englischen Eisenbahngesellschaften unter staatlicher Hilfe. Von Pausin 199
— Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 1444

Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 1444

Frankreich. Der Stand der Elektrifizierung der französischen Bahnen Anfang 1936. Von Paschen 661

Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 845

Inbetriebnahme der Huainan-Bahn 927

Italien. Die Autobahn Genua—Po-Tal. Von Dr. Sauter 440

Mandschurei. Die Südmandschurische Eisenbahn im Jahre 1935. Von Dr. Wehde-Textor 664

Niederlande. Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen. Von Dr. Overmann 845

Niederländisch-Ostindien. Der Verwaltungsaufbau der Staatsbahnen. Von Dr. Overmann 671

Norwegen. Die Norwegische Eisenbahn-Verkehrsordnung. Von Dr. Paszkowski 1448

Palästina und Transjordanien. Die Eisenbahnen im Jahre 1934/35. Von Dieckmann 435

Patentstatistik. Das Eisenbahnwesen in der neuesten Patentstatistik. Von Dr. Barth 925

Seite

Polen. Eröffnung der ersten Drahtseilbahn in den Polnischen Karpathen. Von Pausin 663

Der Stand der Elektrifizierung der französischen Bahnen Anfang 1936. Von Paschen 661

Sudan. Die Eisenbahnen im englisch-ägyptischen Sudan. Von Dieckmann 201

Verkehrsordnung der Norwegischen Eisenbahn. Von Paszkowski . . 1448

C. Verzeichnis der Verfasser,

mit deren Namen Abhandlungen und kleine Mitteilungen versehen sind.

Barth 925
Berchtold 371 579
Bieling 1035 1325
Blum 13 391
Capelle 759
Conrad 725
Dieckmann 201 435 668 1179
Ehrnrooth 873
Franz. Eisenbahnfachmann 297
Gretsch 1247
Hardt 795
Jüsgen 1279
Kandaouroff 1433
Kittel 195 709
Knauß 481
Küchler 1 809
Kuhatscheck 113 1075 1355
Lambsdorff 113 1075 1355
Ludewig 1427
Mattern 93
Okada 181
Overmann 671 845 1131 1381
Paschen 647 661 1143
Paszkowski 1415 1448
Pausin 163 199 663 1169
Renese 141
Roesner 861
Sauter 440 635
Schlier 537
Schnabel 1001
Seeger 567
Smirnow 619
Sommer 1441
Spiess 69
Stamp 989
Stieler 1229
Stumpf 901
Teubert 345 513
Wang-Lien 1103
Wehde-Textor 427 664
Wernekke 1444
Wiedenfeld 245
Ziche 1057

D. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. Beginn der Ausschlußfrist des § 150 des Reichsbeamtengesetzes. Keine Berufung auf Treu und Glauben gegenüber der Ausschlußfrist. Verpflichtung des von Hinterbliebenen eines Beamten um Rat angegangenen Beamten zu sachgemäßer Beratung. Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 13. November 1934 1192

— Umfang der allgemeinen Fürsorgepflicht der öffentlich-rechtlichen Körperschaften gegenüber ihren Beamten. Kein Schadenersatzanspruch eines Beamten für die ihm wegen einer angeblich ungerechtfertigten Nichtbeförderung entstandenen Nachteile. Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 7. Dezember 1934 1193

Seite

Beamtenrecht. Der nach § 850 Abs. 2 ZPO. pfändbare Teil der Dienstbezüge eines Beamten ohne Rücksicht auf die auf Grund des Gesetzes über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Heimstättenbau vom 30. Juni 1927 erfolgte Abtretung von Gehaltsteilen zu berechnen. Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 21. Dezember 1934 1194

— Ein dem Gläubiger eines Beamten von diesem erteilte Ermächtigung, Gehalts-(Ruhegehalts-)Bezüge im eigenen Namen und für eigene Rechnung einzuziehen (Inkassomandat), ist unzulässig. Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 25. Januar 1935 1195

Bürgerliches Recht. Die Anwendung des sog. Strauß'schen Gründungsverfahrens bewirkt eine unzulässige Vertiefung im Sinne des § 909 BGB. und verpflichtet zum Schadenersatz gemäß § 823 Abs. 2, wenn mit schädlichen Folgen für das Nachbargrundstück gerechnet werden muß. Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 17. März 1934 . . 1182

— Entschädigungsansprüche eines Straßenanliegers im Geltungsbereich des gemeinen Rechts für Beeinträchtigung seines Grundstücks durch Straßenveränderung. Haftung für Wasserschäden infolge von Straßenveränderungsarbeiten, die ein Dritter im Auftrag einer öffentlichen Körperschaft vornimmt. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 13. Juli 1934 1183

— Der Aufopferungsanspruch, der sich aus der Versagung einer Bauerlaubnis mit Rücksicht auf einen Fluchtlinienplan ergibt, der die Errichtung eines „Verkehrsbandes" zugunsten des Ruhrsiedlungsverbandes sichern soll, kann gegen den preußischen Staat gerichtet werden. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 8. Oktober 1935 . . 1184

— In welchem Umfang kann die Reichsbahn nach § 683 BGB. Ersatz ihrer Aufwendungen für die Maßnahmen verlangen, die sie trifft, wenn der Bahnkörper durch das von einer benachbarten Felskuppe und dem auf ihr errichteten Bauwerk abbröckelnde Gestein gefährdet wird? Unter welchen Voraussetzungen haftet der Eigentümer der Felskuppe als „Störer" gemäß § 1004 BGB.? Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 13. November 1935 1186

— „Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte" gemäß § 1 der „Allgemeinen Bedingungen für Privatanschlüsse" vom 1. Juli 1922. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 10. Mai 1935 . . . 1188

Grundstücks- und Nachbarrecht. Schadensersatzansprüche der Anlieger bei Straßensenkungen. Urteil des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 19. Juli 1935 205

— Ein Bahnkörper (einschl. Böschung) bildet nicht schon wegen seines Zusammenhanges mit einem anderen bebauten, bahneigenen Grundstücke eine wirtschaftliche Einheit mit diesem und scheidet daher für die Veranlagung zu den Straßenbaukosten als Teil dieses Grundstücks aus. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg, II. Zivilsenats, vom 8. Oktober 1935 672

— Für den Anspruch auf Anliegerbeiträge beginnt die dreijährige Verjährungsfrist mit dem Ablaufe des Rechnungsjahres, in dem die Gemeinde nach Fertigstellung der Straße die Möglichkeit hat, die Straßenherstellungskosten zu berechnen und festzusetzen. Die Gemeinde ist nicht befugt, nach der Fertigstellung die Festsetzung und Verteilung der Kosten beliebig hinauszuschieben. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg, II. Zivilsenats, vom 8. Oktober 1935 673

Seite

Haftpflichtrecht. Verschuldensabwägung im Fall des Mitwirkens der Eisenbahn und eines Kraftwagens bei der Entstehung eines Schadens, Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 14. November 1935 . . 441

— Anwendung des § 17 des Kraftfahrzeuggesetzes auf Schadensersatzansprüche aus § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes. Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 30. Januar 1936. 446

— Hat ein Unfall bei dem Verletzten eine vorhandene krankhafte Anlage verstärkt, so kann der „adäquate" ursächliche Zusammenhang im Rechtssinne gegeben sein, auch wenn in solchem Falle ein ersichtlicher Zusammenhang im Sinne der medizinischen Wissenschaft zu verneinen ist. Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 12. Dezember 1935 930

— Zum Begriff des verkehrsreichen Wegeüberganges. Beim Herannahen eines Kraftfahrzeugs an einen unbeschrankten Wegeübergang besteht keine Verpflichtung des Lokomotivführers zum sofortigen Abbremsen, da er sich darauf verlassen kann, daß das Kraftfahrzeug das Vorfahrtsrecht der Eisenbahn beachtet. Urteil des Kammergerichts, II. Zivilsenats, vom 13. März 1936 935

— Eine Verletzung, die sich ein Fahrgast beim Schließen des Abteilfensters zuzieht, ist ein Betriebsunfall. Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 26. März 1934 1188

— Die Ausführungen von Bauarbeiten an der Strecke einer Kleinbahn und im Zusammenhang damit die einmalige Benutzung einer Lokomotive für die Beförderung von Baumaterial machen den Unternehmer des Baues nicht zum Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 RHG. Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 10. Januar 1935 . 1189

— Über die rechtliche Bedeutung der Vorschriften für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Stromanlagen. Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenat, vom 11. April 1935 1190

— Zur Begriffsbestimmung des verkehrsreichen Bahnübergangs. Auch der mittelbare Schaden fällt unter den Begriff des Sachschadens nach § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 26. August 1935 1191

— Muß der öffentliche Versicherungsträger ein Mitverschulden des Verletzten und die Verjährung von dessen eigenen Ansprüchen gegen sich gelten lassen? Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 13. Mai 1935 1191

— Keine Haftung der Deutschen Reichsbahn beim Ausgleiten eines vom Zuge kommenden Reisenden auf einer in der Unterführung liegenden Bananenschale, wenn Nachweis der Erfüllung der Verkehrssorgfaltspflicht erbracht wird. Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf, I. Zivilsenats, vom 20. Januar 1936 1452

Steuerrecht. Die Hafenfrachten sind nicht umsatzsteuerpflichtig. Der Umstand, daß die Deutsche Reichsbahn die Hafenfrachten für Rechnung einer Hafenbahn A. G. vereinnahmt und im Endergebnis mit ihr abrechnet, hat keinen Einfluß auf die Umsatzsteuerpflicht. Erkenntnis des Reichsfinanzhofs München vom 20. Dezember 1935 674

Seite

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen und Verfügungen aus „Die Reichsbahn“ . . 208 450 676 939 1196 1457

Italien. Gesetz vom 11. April 1935 Nr. 1593. Genehmigung des Abkommens zwischen Italien und anderen Staaten über die Anwendung besonderer Bestimmungen für die Beförderung von Gütern, die auf der Eisenbahn mit Ordre-Frachtbriefen aufgegeben werden.

Gazzetta Ufficiale del Regno Nr. 212; Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato Nr. 40, I. S. 509 211

Österreich. Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 15. Mai 1936 über die Abänderung der Verordnung B. G. Bl. Nr. 99/1929, betreffend die Neufestsetzung der Grundlagen des Gütertarifs der Österreichischen Bundesbahnen, der von ihnen für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen sowie seiner von ihnen für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen, rücksichtlich deren das Tarifierungsrecht dem Bunde zusteht (Bundesgesetzblatt 33, Stück Nr 155) 941

Norwegen. Beförderungsbedingungen der Norwegischen Staatsbahnen. Genehmigt durch kgl. Beschluß vom 3. Mai 1935 und infolge Anordnung des Arbeitsministeriums am 1. Juli 1935 in Kraft getreten. Mit dem gleichen Tage ist das durch kgl. Beschluß vom 22. Dezember 1879 genehmigte Betriebsreglement für die Norwegischen Staatsbahnen mit späteren Ergänzungen aufgehoben worden. 1459

Rußland. Die Eisenbahnverkehrsordnung der UdSSR. (Genehmigt durch den Rat der Volkskommissare der UdSSR. am 10. Februar 1935) 942

Schweiz. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1936 vom 8. November 1935 (Bundesblatt Nr. 46, S. 509) . . 211

— Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1936 (Bundesgesetzblatt vom 31. Dezember 1935. 137. Stück Nr. 530) 451

— Bundesgesetz, betr. Verwaltungsvorschriften für die Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsverwaltungsgesetz) (Bundesgesetzblatt vom 31. Februar 1935. 139. Stück Nr. 550) 451

E. Bücherschau.

Anger, G., Dr.-Ing. Zehnteilige Einflußlinien für durchgehende Träger. (Schaber) 1215

Baumbach. Kurzkommentar zum HGB. 3. Auflage (Genest) 1474

Blum, Otto, Prof. Dr.-Ing. Verkehrsgeographie (Remy) 1201

Blunck, O., Reichsbahnoberrat. Der gerechte Preis für massive Ingenieurbauten (Kuhnke) 230

Boschkoff, Liuben. Die Verkehrsprobleme des Balkans (Remy) . . . 686

Broch, Just. Norwegens erste Staatsbahnen (Paszkowski) 463

Der Große Brockhaus. Handbuch des Wissens. Ergänzungsband A—Z (Genest) 464

Burgemeister, Dr. Heinz. Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland (Eisele) 460

Seite

Couvé, Richard, Dr. rer. pol. Die Eisenbahn-Güterabfertigung. Zweiter Teil: Haftung, Ermittlungsdienst, Tarifwesen, Güterwagendienst, Zollvorschriften, Verkehrsstatistik, Dienstgut (Ottmann) 1209

Craemer, P., Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes (Stäckel). . 455

Csilléry, Dr., und Péter. Die Schweißbarkeit verschiedener Stahlschienen bei Anwendung der Lichtbogenschweißung (Dr. G. Schramm) 976

Deutsche Arbeitsfront. Grundplan zur Berufserziehungsarbeit am deutschen Verkehrswerker (Kittel) 1466

Deutscher Reichsbahnkalender 1936. 10. Jahrgang. Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn (Genest) 224

v. Eheberg-Boesler, Dr. Grundriß der Finanzwissenschaft (Prang) . . 691

Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn (Tackert) 977

Etscheit, Dr. Alfred, und Dr. Alexandra. Handbuch des Devisenrechts (Jahnke) 1474

Feucht, Carl, Reichsbahnamtsrat. Dienstvorschrift über die Behandlung der Personalangelegenheiten der Arbeiter (Bepa) (Theobald) 224

Frielinghaus, Dr. Otto. Kommentar zum Gesetz über den Aufbau der gewerblichen Wirtschaft (Kittel) 1199

Fülles, Dr. rer. pol. Theo. Die Eisenbahn-Personentariftheorien (Spiess) 693

Gewerblicher Rechtsschutz. Patent-, Gebrauchsmuster- und Warenzeichengesetz vom 5. Mai 1936, Wettbewerbsgesetz, Geschmacksmustergesetz mit den wichtigsten Nebenbestimmungen. Textausgabe (Genest) 1476

Haustein, Dr. W., und Stumpf, B. 100 Jahre deutsche Eisenbahner (Dr. Roser) 215

Hein, Dr. Georg. Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (Reinige) 1207

Herr, Dr. Karl. Die Schiedssprüche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Reinige) 693

Heß, Fritz, Dr. jur. Das Enteignungsrecht des Bundes (Genest) 225

Hoeltzel, Dr. Max. Aus der Frühzeit der Eisenbahnen (Genest) 455

Otto Hübners geographische statistische Tabellen aller Länder der Erde (Kittel) 698

Hüfner, Willi. Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (Prinz) 1210

Kommerell, Dr.-Ing. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und Durchbildung (Kollmar) 695

Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr, bearbeitet in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Sonderheft 38 des Instituts für Konjunkturforschung (Spiess) 968

Krause, Dr. A. B. Organisation von Arbeit und Wirtschaft. 2. Auflage (Kittel) 1199

Lübsen, W., Dr.-Ing. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive durch konstruktive Maßnahmen zur Senkung des Brennstoffverbrauchs (Flemming) 232

Malotki, Dr. Alfred. Die Frachtstundung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das Bankstundungsverfahren bei der deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A. G. in Berlin (Dr. Reinige) 221

Seite

Nowak, Alfred, Prof. Dr.-Ing. Der Einfluß des Frostkerns auf die Imprägnierung der Buchenschwelle (Braumann) 697

Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Heft 19. Eisenbahn und Kraftwagen (Reinige) 972

Pirath, Prof. Dr.-Ing., Carl. Konjunktur und Luftverkehr. 9. Heft aus der Schriftenreihe. Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt (Steuernagel) 217

Pirath, Prof. Dr.-Ing., Karl. Der Nachtluftverkehr (Knauß) 1471

Pollaczek, Dr. Gustav. Grundzüge des Französischen Eisenbahnfrachtrechts (Spiess) 462

Prion, Dr. W. Prof. Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb. Erstes Buch: Der Wirtschaftsbetrieb im Rahmen der Gesamtwirtschaft. Zweites Buch: Der Wirtschaftsbetrieb als Wirtschaft (Unternehmung) (Spiess) 679

Richtlinien für Einkauf und Prüfung von Schmiermitteln. 7. Auflage (Lindermayer) 975

Riemschneider, Karl August, Ingenieur. Die wirtschaftliche Ausnutzung von Erfindungen (Schnabel) 1467

Schaechterle, K., Dr.-Ing. Pfeiler und Widerlager von Brücken (Schaper) 229

Schloßberger, H., Dr.-Ing. Luftschutz durch Stahl (Röttcher) . . . 1216

Schneider-Leyer, Dr. Erich. Diplomkaufmann. Post und Eisenbahn. Ihre Stellung zueinander in Vergangenheit und Gegenwart (v. Beck) 218

Graf Schwerin Krosigk, Reichsminister der Finanzen. Nationalsozialistische Finanzpolitik (Prang) 690

Sommerlatte, Geh. Reg. Rat, und Moormann, Dr. jur., Direktor bei der Reichsbahn. Leitfaden für den Verkehrsdienst, Teil 2. Das Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen (Friebe) 1462

Spethmann, Dr. Hans. Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien (Paszkowski) 460

Stadelmayer, Dr. jur. Franz. Die öffentliche Sparkasse (Kittel) 456

Stahlbaukalender (Kollmar) 695

Stahl im Hochbau. Taschenbuch für Entwurf, Berechnung und Ausführung von Stahlbauten (Seeger) 696

Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Koch's Stationsverzeichnis) 51. Auflage (Hardt) 970

Sveistrup, P. P., und Tork, J. A. Eisenbahn und Kraftwagen (Paszkowski) 1213

Ungarisches Wirtschaftsjahrbuch. 11. Jahrgang 1935 (Blasig) . . 226

Velhagen u. Klasings Großer Volksatlas (Kittel) 971

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (Band 1, Heft 1, Januar 1936) (Kittel) 452

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 32. Jahrgang (Genest) 694

Zeitschriften. 234 466 699 978 1217 1477

Die Eisenbahnen der Erde[1].

Wie in früheren Jahren, gibt auch zu Beginn dieses Jahrgangs das Archiv einen kurzen statistischen Überblick über die Gesamtheit aller Eisenbahnen der Erde, gegliedert nach den einzelnen Ländern und der Größenordnung ihrer Eisenbahnnetze.

Unsere Quellen, die geographischen und eisenbahnstatistischen Veröffentlichungen des letzten Jahres, weichen von denen früherer Jahre in Einzelheiten ab. Zum Teil sind Bahnen untergeordneter Bedeutung nicht mehr berücksichtigt worden, und durch Bau neuer sowie Stilllegung bestehender Strecken sind Änderungen eingetreten. Bei den Angaben über Flächengröße sind Binnengewässer und Binnenseen in der Regel mitgerechnet worden. Die Zahlen über die Bevölkerung geben den neuesten fortgeschriebenen Stand an. Sie sind, soweit möglich, den amtlichen Veröffentlichungen der betreffenden Länder, sonst Veröffentlichungen nichtamtlichen Charakters entnommen.

Um die Verkehrsbedeutung der Eisenbahnen darzulegen, sind, soweit die Statistiken zur Verfügung standen, die beförderten Personen und die beförderten Gütermengen aufgenommen worden.

Die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde beträgt, wie nachfolgende Übersicht zeigt, 1 317 657 km.

1	2	3	4	5	6
Erdteil	Länge der Eisenbahnen km	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfällt Bahnlänge auf je 100 qkm km	Es entfällt Bahnlänge auf je 10000 Einwohner km
Europa	434 887[2]	10 096 417[3]	513 923 537	4,3[4]	8,5[4]
Amerika	623 204	41 724 599	261 935 225	1,5	23,8
Asien	138 092	41 200 659[3]	1 140 015 673	0,3	1,2
Afrika	71 838	30 158 468	149 139 479	0,2	4,8
Australien . . .	49 636	8 554 891	10 032 035	0,6	49,5
Zusammen . .	1 317 657	131 735 034	2 075 045 949	1,0	6,4

Die Reihenfolge der Länder, die die meisten Eisenbahnen haben, ist folgende: Vereinigte Staaten von Amerika 416 000 km, Rußland 81 500 km, Deutschland 68 700 km, Britisch-Ostindien 68 700 km, Canada 68 000 km, Frankreich 64 600 km, Argentinien 39 400 km, Brasilien 35 600 km, Großbritannien 33 000 km, die übrigen Länder haben weniger als 30 000 km Eisenbahnen.

(Fortsetzung auf S. 12.)

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 1. [2] Die auf asiatischen Gebiet gelegenen russischen Eisenbahnen sind hierin enthalten. [3] Der zu Asien gehörende Teil des Uralgebiets mit 1 300 000 qkm ist nicht mehr bei Europa, sondern bei Asien aufgenommen. [4] Werden die in Asien liegenden Gebietsteile Rußlands bei Europa hinzugerechnet, so ergeben sich 1,6 km Eisenbahnen auf 100 qkm Fläche und 7,9 km auf 10 000 Einwohner.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lfd. Nr.	Länder	Länge der betriebenen Bahnen im Jahr	Länge der betriebenen Bahnen km	Davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km	Jahr	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfallen Bahnstrecken auf 100 qkm km	Es entfallen Bahnstrecken auf 10 000 Einwohner km
	Europa										
1	Belgien	1934	10 252	5 154	1933	202 860	76 390	30 506	8 276 000	33,6	12,4
2	Britisches Reich										
	a) Großbritannien	1934	32 803	—	1933	1 557 000	332 197	241 761	46 047 046	13,6	7,1
	b) Irischer Freistaat	1933	4 816	4 816	1933	18 153	2 637	69 216	3 013 000	7,0	16,0
	c) Gibraltar	—	—	—	—	—	—	5	15 071	—	—
	d) Malta	1933	13	—	—	—	—	316	251 832	4,1	0,5
3	Bulgarien	1934	3 232	3 232	1933	8 450	4 730	103 146	6 090 215	3,1	5,3
4	Dänemark	1934	5 352	2 679	1933	40 780	6 980	44 330	3 656 000	12,1	14,6
5	Deutsches Reich	1934	68 728	54 314	1934	1 598 797	432 022	470 714	66 616 000	14,6	10,3
	davon										
	a) Preußen	1934	44 055	32 238	—	—	—	292 776	39 934 000	15,0	11,0
	b) Bayern	1934	8 869	8 539	—	—	—	75 997	7 681 584	11,7	11,5
	c) Sachsen	1934	3 265	3 255	—	—	—	14 986	5 196 652	21,8	6,3
	d) Württemberg	1934	2 379	2 097	—	—	—	19 508	2 696 324	12,2	8,8
	e) Baden	1934	2 458	1 942	—	—	—	15 070	2 413 000	16,3	10,2
	f) Übrige Länder	1934	7 702	6 243	—	—	—	52 377	8 694 440	14,7	8,9
6	Estland	1934	1 447	1 447	1934	7 840	1 930	47 549	1 128 000	3,0	12,8
7	Finnland	1933	5 829	5 574	1933	18 120	11 733	386 801	3 738 532	1,5	15,6
8	Frankreich	1934	64 620	11 652	1932	861 300	267 016	550 966	41 940 000	11,7	15,4
9	Griechenland	1932	2 686	1 324	1932	24 413	2 331	130 199	6 629 000	2,1	4,1
10	Island	—	—	—	—	—	—	102 846[1]	108 800	—	—
11	Italien	1934	23 035	17 007	1933	105 485[2]	39 850[2]	310 137	42 625 000	7,4	5,4
12	Jugoslawien	1934	10 182	6 814	1932	35 100	14 900	247 542	14 180 000	4,1	7,2
13	Lettland	1934	3 093	2 998	1933	12 327	3 670	65 791	1 939 350	4,7	15,9
14	Litauen (einschl. Memel)	1934	1 794	1 794	1933	4 175	1 722	56 075[3]	2 626 260[3]	3,2	6,8
15	Luxemburg	1933	543	—	1933	9 525	6 942[4]	2 586	299 993	21,0	18,1
16	Niederlande	1934	3 635	—	1933	89 915	18 103	34 181	8 333 000	10,6	4,4
17	Norwegen	1934	3 915	3 548	1933	18 701	5 692	322 681	2 871 000	1,2	13,6
18	Österreich	1934	8 192	3 866	1933	61 660[5]	20 700[5]	83 867	6 760 233	9,8	12,1
19	Polen	1933	21 712	20 337	1933	183 960	104 688	388 390	33 418 000	5,6	6,5
20	Portugal	1934	3 439	1 408	1933	23 000	4 372	91 768	7 140 000	3,7	4,8
21	Rumänien	1934	11 920	11 263	1933	24 218	20 561	294 967	18 792 000	4,0	6,3
22	Rußland[6]	1934	81 580[6]	81 580	1933	967 053	267 906	4 760 465[7]	128 125 000	1,7	6,4
23	Schweden	1933	16 812	7 427	1933	64 688	24 955	448 973	6 272 000	3,7	26,8
24	Schweiz	1934	5 855	2 999	1933	407 450	21 600	41 295	4 125 000	14,2	14,2
25	Spanien	1934	16 319	670	1933	60 270	29 400	511 902	24 242 000	3,2	6,7
26	Tschechoslowakei	1934	13 917	13 207	1930	265 800	62 639	140 394	14 729 536	9,9	9,4
27	Türkei	1933	338	—	—	—	—	23 975	1 040 669	1,4	3,2
28	Ungarn	1933	8 828	7 820	1933	81 470	18 044	93 073	8 895 000	9,5	9,9
	Zusammen Europa		434 887					10 096 417	513 923 537	4,3[8]	8,5[8]

[1] davon bewohnbar 43 365 qkm. [2] nur Staatsbahn. [3] einschl. Memel und Kurisches Haff. [4] Prinz Heinrich Bahn. [5] nur Bundesbahn. [6] einschl. der Eisenbahnen auf asiatischem Gebiet. In den russ. Statistiken wird eine Trennung zwischen Eisenbahnen, die in Europa und Asien liegen, nicht mehr gemacht. [7] vgl. Fußnote [3] auf S. 1. [8] vgl. Fußnote [4] auf S. 1.

1	2	3	4	5	6
Lfd. Nr.	Länder	Länge der betriebenen Bahnen im Jahr	Länge der betriebenen Bahnen km	Davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km	Jahr
	Amerika				
1	Argentinien	1933	39 480	8 912	1933
2	Bolivien	1933	2 412	—	1933
3	Brasilien	1931	35 646	21 045[1]	1931
	Britisches Reich				
4	Bermuda Inseln	1933	35	—	1933
5	Canada	1934	68 176	29 983	1934
6	Falklands-Inseln	—	—	—	—
7	Brit. Guayana	1933	120	—	1933
8	Brit. Honduras	1933	40	—	1931
9	Neu-Fundland und Labrador	1933	1 474	—	1933
10	Brit. Westindien (Bahama, Barbados, Jamaica)	1933	563	—	1933
11	Chile	1932	8 898	—	1934
12	Columbien	1933	3 294	1 499	1933
13	Dominikanische Republik	1930	1 182[2]	—	1933
14	Ecuador	1933	1 130	—	1933
15	Costarica	1933	825	—	1933
16	Cuba	1932	4 126[3]	—	1933
17	Franz. Besitzungen (Guadeloupe, Guayana, Neukaledonien usw.)	1933	78[4]	—	1933
18	Guatemala	1930	1 236	—	1933
19	Haiti	1932	330	—	1929
20	Honduras	1934	1 696	—	1933
21	Mexico	1933	24 727	12 943	1933
22	Nicaragua	1933	429	327	1933
23	West-Indien (Surimam und Curacao)	1933	505	—	1933
24	Panama	1930	150	—	1933
25	Paraguay	1930	1 064	—	1933
26	Peru	1932	4 522	1 030	1931
27	San Salvador	1932	604	—	1934
28	Uruguay	1934	2 783	330	1933
29	Venezuela	1933	1 073[5]	—	1933
30	Vereinigte Staaten von Amerika	1934	415 948[6]	—	1933
31	Außenbesitzungen (Portorico, Panamakanalzone)	1933	658	—	1933
	Zusammen Amerika (ohne Grönland)		623 204		

[1] Bundesbahnen.
[2] davon 750 km Plantagenbahnen.
[3] ausschl. 10 650 km Pflanzungsbahnen.
[4] in Guayana 48 km, Neukaledonien 30 km.

7	8	9	10	11	12
Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfallen Bahnstrecken auf 100 qkm km	Es entfallen Bahnstrecken auf 10 000 Einwohner km
140 070	38 500	2 802 947[7]	12 055 469[7]	1,4	32,7
570	570	1 332 808	2 972 587	0,2	8,1
148 914	21 741	8 511 189[7]	45 324 000[7]	0,4	7,9
—	—	49	29 116	71,4	12,0
19 200	60 222	9 569 510	10 667 000[7]	0,7	63,9
—	—	11 950	2 427	—	—
—	—	231 744	321 260	0,1	3,7
—	—	22 268	51 437	0,2	7,8
—	—	421 670[7]	290 274[7]	0,3	50,8
—	—	32 374	2 079 687	1,7	2,7
14 050	9 840	741 767	4 464 000	1,2	19,9
2 970	—	1 162 240	8 828 000[7]	0,3	3,7
—	—	48 711	1 200 000[7]	2,5	9,9
—	—	451 180	2 500 000	0,3	4,5
—	—	58 000	552 000[7]	1,4	14,9
22 425	29 858	114 524	4 011 088[7]	3,6	10,3
—	—	127 777	718 684	0,1	1,1
—	—	109 724	2 245 600[7]	1,1	5,5
—	—	27 844	2 250 000	1,2	1,5
—	—	154 305	854 188[7]	1,1	19,9
10 913	8 677	1 969 365	17 184 000[7]	1,3	14,4
—	—	118 453	750 000[7]	0,4	5,7
—	—	141 695	233 646	0,4	21,6
—	—	74 522	467 459	0,2	3,2
—	—	418 722	843 905	0,3	12,6
5 399	2 342	1 249 049	6 147 000	0,4	7,4
—	—	34 126	1 522 000	1,8	4,0
—	—	186 926	1 941 398	1,5	14,3
—	—	912 050[7]	3 262 000[7]	0,1	3,3
434 848	733 000	9 357 780	126 425 000[7]	4,4	32,9
—	—	1 329 330	1 742 000	0,0	3,8
		41 724 599	261 935 225	1,5	23,8

[5] davon 100 km, die den Ölgesellschaften gehören.
[6] davon 395 410 km Eigentum.
[7] nach neueren Angaben in Hübners Geogr. Stat. Tab.

Lfd. Nr.	Länder	Länge der betriebenen Bahnen im Jahr	Länge der betriebenen Bahnen km	Davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km	Jahr
	Asien				
1	Afghanistan	—	—	—	1933
	Britische Besitzungen				
2	Cypern	1933	60	—	1931
3	Indien	1933	68 725[1]	62 225	1933
4	Ceylon	1932	1 530	—	1933
5	Britisch Malaya	1933	1 932	1 717	1933
6	Honkong	1933	35	—	1933
7	Borneo	1932	316	—	1933
	Mandatsgebiete				
8	Palästina-Transjordanien	1932	999	—	1933
9	China (einschl. Mongolische Volksrepublik, Mandschukuo u. Sinkiang)	1931	13 560	7 051	1931
	Französische Besitzungen				
10	Franz. Indien	1933	38	—	1933
11	Indochina (Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tongking, Lavs)	1932	2 395	—	1931
12	Syrien u. Libanon (Latakie, Drusien)	1932	1 028	—	1931
13	Irak	1932	1 211	—	1933
14	Iran	1930	630	—	1933
15	Japan	1933	21 675	15 737	1933
	Japanische Besitzungen				
16	Korea	1932	3 143	—	1932
17	Taiwan	1932	1 004	—	1932
18	Sachalin	1932	343	—	1932
19	Kwantung	1932	1 129	—	1932
20	Niederländisch Ostindien	1933	7 365[2]	4 354	1930
21	Portugiesisch Vorderindien	1933	92	—	1933
22	Saudisch-Arabien	1933	467	—	1933
23	Siam	1932	3 102	2 996	1932
24	Türkei	1933	6 144	5 011	1933
	Amerikanische Besitzungen				
25	Philippinen	1931	1 169	—	1931
26	Rußland[3]	—	—	—	1933
	Zusammen Asien		138 092		

[1] nach neueren Veröffentlichungen.
[2] einschl. Privatbahnen und Straßenbahnen.
[3] Vgl. Fußnote 6 auf Seite 2 bei Europa.

Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfallen Bahnstrecken auf: 100 qkm km	Es entfallen Bahnstrecken auf: 10 000 Einwohner km
—	—	731 000	10 000 000	—	—
—	—	9 284	347 959	0,6	1,7
501 895	76 510	4 925 480	353 869 800	1,4	1,9
10 900	1 060	65 608	5 312 548	2,3	2,9
—	—	144 760	4 305 500	1,3	4,5
—	—	1 012	923 000	3,5	0,4
—	—	80 561	275 000	0,4	11,5
1 240	990	65 316	1 171 000	1,5	8,5
1 960	5 150	10 070 332	487 972 817	0,1	0,3
—	—	1 042	281 684	3,6	1,3
10 010	808	740 400	21 452 000	0,3	1,1
—	—	200 000	2 542 000	0,5	4,0
1 460	421	302 000	2 857 900	0,4	4,2
—	—	1 463 558	15 055 115	0,0	0,4
1 288 985	94 181				
20 590	6 590				
16 790	5 200	675 118	90 936 043	4,0	3,0
2 750	450				
8 610	16 570				
59 120	8 212 000	2 046 041	60 960 879	0,4	1,2
—	—	22 805	1 210 000	0,4	0,8
—	—	1 585 000	5 750 000	0,0	0,8
3 630	1 110	529 036	11 506 207	0,6	2,7
10 239	2 600	738 761	12 607 601	0,8	4,9
7 500	1 810	296 296	13 055 220	0,4	0,9
—	—	16 507 249	37 623 400	—	—
		41 200 659	1 140 015 673	0,3[3]	1,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lfd. Nr.	Länder	Länge der betriebenen Bahnen im Jahr	Länge der betriebenen Bahnen km	Davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km	Jahr	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfallen Bahnstrecken auf 100 qkm km	Es entfallen Bahnstrecken auf 10 000 Einwohner km
	Afrika.										
1	Ägypten	1933	4 643	3 231	1933	34 560	5 400	994 035	14 177 864	0,5	3,3
2	Ägypt. Sudan	1933	3 250	—	1933	—	—	2 611 000	5 728 551	0,1	5,7
3	Äthiopien (Abessinien)	1932	783[1]	—	1932	—	—	1 120 400[2]	12 000 000[2]	0,1	0,7
	Belgische Besitzungen										
4	Belgisch Kongo	1933	4 456[2]	—	1933	170	1 585	2 336 892	9 372 600[2]	0,2	4,8
	Britische Besitzungen										
5	Kenya-Uganda	1933	2 615	2 615	1933	513	780	826 374	6 696 536	0,3	3,9
6	Sansibar	—	—	—	1933	—	—	2 642	237 000[2]	—	—
7	Mauritius	1932	232	—	1933	—	—	2 096	401 007[2]	11,1	5,8
8	Njassaland	1933	280	—	1933	—	—	124 183	1 611 314[2]	0,2	1,7
9	Erfrischungsinseln und Seychellen, Somaliland	—	—	—	1933	—	—	176 843	377 426[2]	—	—
10	Basutoland	1933	26	—	1921	—	—	30 343	498 781	0,1	0,5
11	Betschuanaland	1933	648	—	1921	—	—	712 000	152 983	0,1	42,4
12	Rhodesien	1933	3 091	—	1932	—	—	1 135 140	2 605 238[2]	0,3	11,9
13	Swasiland	—	—	—	1933	—	—	17 359	127 515	—	—
14	Südafrikanischer Staatenbund	1932	23 390	22 739	1934	69 900	16 300	1 222 268[2]	8 488 300[2]	1,9	27,6
15	Nigeria	1933	3 048	—	1931	5 179	627	876 920	19 130 859	0,3	1,6
16	Gambia	1933	12	—	1931	—	—	10 706	199 520	0,1	0,6
17	Goldküste	1933	800	—	1931	—	—	203 997	2 869 750	0,4	2,8
18	Sierra Leone	1933	498	—	1931	—	—	80 400[2]	1 672 057[2]	0,6	3,0
	Mandatsgebiete										
19	Tanganyika	1931	2 195	—	1931	—	—	941 500[2]	5 063 660	0,2	4,3
20	Südwestafrika	1933	2 370	2 213	1931	—	—	834 965	240 100	0,3	98,7
21	Kamerun	1933	69	—	1933	—	—	89 500[2]	780 780[2]	0,1	0,9
22	Togo	—	—	—	1931	—	—	33 772	293 714	—	—
	Französische Besitzungen										
23	Algerien	1933	4 843	3 635	1934	7 480	4 820	2 196 294[2]	6 604 000[2]	0,2	7,3
24	Tunesien	1932	1 611	—	1931	3 245	1 310	125 130	2 410 692	1,3	6,7
25	Marokko	1933	1 782	—	1933	1 736	2 306	415 000	5 404 860	0,4	3,3
26	Westafrika	1933	3 681	—	1933	—	—	4 638 758	14 575 973[2]	0,1	2,5
27	Äquatorialafrika	1931	600	—	1934	—	—	2 255 870[2]	3 341 000[2]	0,0	1,8
28	Madagaskar	1932	696	—	1932	—	—	616 453	3 722 569[2]	0,1	1,9
29	Reunion	1932	127	—	1931	—	—	2 400	197 933	5,3	6,4
	Mandatsgebiete										
30	Togo	1933	360	—	1933	—	—	52 000	753 811[2]	0,7	4,8
31	Kamerun	1933	504	—	1931	—	—	431 320	2 192 163	0,1	2,3

[1] Davon 90 km auf franz. Gebiet.
[2] Nach neueren Angaben in Hübners Geogr. Stat. Tab.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lfd. Nr.	Länder	Länge der betriebenen Bahnen im Jahr	Länge der betriebenen Bahnen km	davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km	Jahr	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Es entfallen Bahnstrecken auf 100 qkm km	Es entfallen Bahnstrecken auf 10000 Einwohner km
	Italienische Besitzungen										
32	Libyen	1933	607	—	1931	82	156	1 832 000[2]	704 000[2]	0,0	8,6
33	Erythräa	1932	312	—	1931	—	—	119 000	621 776	0,3	5,0
34	Somaliland	1932	114	—	1931	—	—	500 000[2]	1 016 271[2]	0,0	1,1
35	Liberien	—	—	—	1926	—	—	95 400	2 000 000	—	—
36	Marokko	1931	246	—	1931	—	—	448 373	5 858 271	0,1	0,4
37	Portugiesische Besitzungen	1932	3 949	—	1933	—	—	2 047 135[2]	7 010 605[2]	0,2	5,6
	Zusammen Afrika		71 838					30 158 468	149 139 479	0,2	4,8
	Australien										
	Britische Besitzungen										
1	Neu-Süd-Wales	1934	10 403	—	1933	147 890	12 150	801 396	2 636 460	1,3	39,5
2	Victoria	1932	7 554	—	1933	130 190	6 244	227 610	1 837 589	3,3	41,1
3	Queensland	1932	10 504	—	1933	22 216	3 686	1 736 524	959 752	0,6	109,4
4	Süd-Australien	1932	4 046	—	1933	16 074	2 388	984 341	584 332	0,4	69,2
5	West-Australien	1932	6 845	—	1933	11 732	2 840	2 527 530	442 706	0,3	154,6
6	Tasmanien	1932	1 032	—	1933	1 678	511	67 894	231 453	1,5	44,6
7	Nordterritorium	1932	507	—	1933	3	3	1 356 120	4 954	0,0	1 023,4
8	Bundeshauptstadt	1932	8	—	1933	31	11	2 435	9 192	0,3	8,7
9	Außenbesitzungen (Papua und Norfolk-Inseln)	—	—	—	1933	—	—	234 529	277 231	—	—
10	Neuseeland	1932	5 581	5 312	1933	19 050	5 090	267 835	1 548 955	2,1	36,0
11	Fitschi-Inseln	1932	192	—	1933	—	—	18 344	193 238	1,0	9,9
12	Westliche Südsee-Inseln	1932	—	—	1933	—	—	30 732	157 187	—	—
13	Mandats-Gebiete	—	—	—	1933	—	—	243 815	450 427	—	—
	Französische Besitzungen										
14	Neukaledonien	1932	30	—	1933	—	—	18 650	57 000	0,2	5,3
15	Neue Hebriden	—	—	—	1934	—	—	12 000	60 000	—	—
16	Ozeanien	—	—	—	1934	—	—	3 998	39 713	—	—
	Japanische Besitzungen										
17	Südsee-Inseln	—	—	—	1933	—	—	2 149	69 626	—	—
	Portugiesische Besitzungen										
18	Timor	—	—	—	1933	—	—	18 989	472 220	—	—
19	Australische Bundesbahnen	1934	2 934	—	1932	48 022	91 464	—	—	—	—
	Zusammen Australien		49 636					8 554 891	10 032 035	0,6	49,5

[2] nach neueren Angaben in Hübners Geogr. Stat. Tab.

Bei den Angaben über die Eisenbahnen Deutschlands sind in diesem Jahre die Kleinbahnen[1] mitgerechnet worden. Von der Gesamtlänge der deutschen Bahnen und von dem Verkehrsaufkommen entfällt auf

	Länge	beförderte Personen	beförderte Gütertonnen
		in Tausend	
Deutsche Reichsbahn	54 314,28	1 359 572	365 621
Privatbahnen[1]	4 483,94	54 941	38 270
Kleinbahnen[1]	9 930,47	184 284	28 131

Außerdem hat Deutschland noch 5364,71 km Straßenbahnen, auf denen im Jahre 1933 = 2 397 258 000 Fahrgäste und 768 000 t Güter befördert wurden.

Bei den Vereinigten Staaten von Amerika sind die

Bahnen I. Klasse, d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von über einer Million Dollar,

„ II. „ d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von 100 000 bis 1 Million Dollar,

„ III. „ d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von unter 100 000 Dollar,

aufgenommen. Die Gesamtzahl der Betriebsgesellschaften, die vollständige Jahresberichte aufstellen, betrug im Jahre 1933 = 637. Es sind hierin 14 Gesellschaften enthalten, die am 31. Dezember 1933 nicht in Betrieb waren. Werden diese 14 Gesellschaften abgezogen und 77 andere Bahnen hinzugezählt, die keinen geschlossenen Jahresbericht aufstellen, so ergibt sich als Gesamtzahl der betriebführenden Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten im Jahre 1933 = 700.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt der Länder ist in Europa erheblich größer als in den etwa gleich großen Ländern der anderen Erdteile. So entfallen z. B. auf 100 qkm Fläche in Belgien 33,6 km, Luxemburg 21,0 km, Deutschland 14,6 km, Schweiz 14,2 km, Dänemark 12,1 km, Frankreich 11,7 km, Niederlande 10,6 km, Tschechoslowakei 9,9 km, Österreich 9,8 km und Ungarn 9,5 km Eisenbahnen.

[1] Die deutsche Eisenbahnverfassung gliedert zur Zeit noch die nicht zur Reichsbahn gehörenden Eisenbahnen in

private Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs („Privatbahnen") und Eisenbahnen rein örtlicher Bedeutung („Kleinbahnen"); zu den Kleinbahnen gehörten bisher (bis zum Gesetz vom 4. Dezember 1934) als besondere Gruppe die „Straßenbahnen".

Da bis vor kurzem — bis zur Übernahme der Staatshoheit der Länder durch das Reich — die Kleinbahnen (und Straßenbahnen) unter Hoheit und Aufsicht der Länder standen, waren auch die Statistiken darüber getrennt geführt worden. Aus diesem Grund bringen wir auch in diesem Jahr noch die getrennten Angaben für die einzelnen deutschen Länder, obwohl sie politisch und praktisch bedeutungslos geworden sind. *Küchler.*

Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeer-Raumes.

Von

Professor Dr.-Ing. **Blum**-Hannover.

(Mit 22 Abbildungen.)

Einleitung.

Drei Gebiete der Erde sind es, die zur Zeit vom Standpunkt der Geopolitik eine besondere Bedeutung besitzen: die Mandschurei, Abessinien und Vorderasien oder vielmehr der östliche Teil des Mittelländischen Meers. Diese Gebiete sind außer für Politiker und Militärs auch für den Verkehrsfachmann besonders wichtig; denn bei den großen macht- und wirtschaftspolitischen Fragen handelt es sich nicht zuletzt um verkehrspolitische Probleme, und in diesen Gebieten beobachten wir, daß zur Vorbereitung für die bevorstehenden politischen Auseinandersetzungen der Ausbau der Verkehrswege besonders eifrig gepflegt wird.

Hierbei tritt uns die eigentümliche, aber in den geographischen und politischen Verhältnissen schlüssig begründete Erscheinung entgegen, daß die Verkehrsanlagen in erster Linie nicht von den zu erschließenden Ländern (Staaten) selber, sondern von Fremden (von fremden Staaten und fremden Unternehmungen) finanziert und gebaut werden.

Ganz klar ist dies bei der Mandschurei: hier hatten weder die eigene Bevölkerung noch die früheren staatlichen Gewalten (bis 1912 China und dann die einheimischen Fürsten) den Wunsch oder die wirtschaftliche Kraft, ein großartiges Eisenbahnnetz zu schaffen; China trieb nur eine Eisenbahnlinie in die Mandschurei vor (Peiping—Mukden), aber weniger zur Erschließung der Mandschurei als vielmehr zur Verteidigung des chinesischen Kernlands gegen einen von Norden oder

Nordosten kommenden Angreifer, und die einheimischen Großen versprachen sich von der modernen Erschließung wohl kaum Vorteile. Das Eisenbahnnetz der Mandschurei wurde vielmehr von Rußland und Japan geschaffen; seine Hauptlinien zeigen daher auch zum Teil Linienführungen, die den verkehrsgeographischen Forderungen des Landes nicht entsprechen: Die ehemals russische Chinesische Ostbahn ist in ihrem östlichen Teilstück (von Charbin ab) für die Mandschurei fast wertlos, denn diese hat keine Beziehungen zu Wladiwostok, das von den Russen zwar so stolz „Herrscherin des Ostens" genannt wird, in Wirklichkeit aber eine Gefangene Japans ist; denn es liegt nicht am offenen Ozean, sondern am Japanischen Meer, d. h. an einem Binnenmeer, das Japan vollständig abriegeln kann, und außerdem ist Wladiwostok 3 bis 4 Monate vom Eis blockiert, die Mandschurei hat dagegen an ihrer eigenen Südküste eisfreie Häfen am ziemlich offenen Gelben Meer. Und die von Japan gebauten Eisenbahnen, die von der Ost- und Südküste Koreas aus in die Mandschurei vorgetrieben worden sind, haben für diese auch nur geringen Wert.

In Vorderasien werden jetzt allerdings in der Türkei und Iran (Persien) die Verkehrswege nicht mehr von fremden Mächten finanziert, trassiert und gebaut, sondern von diesen Staaten selbst, also nach deren eigenen Bedürfnissen; in den andern Gebieten Vorderasiens sind aber für den Ausbau der Verkehrsnetze noch überwiegend fremde Mächte maßgebend, was natürlich in den Linienführungen der Eisenbahnen und der Ölleitungen zum Ausdruck kommt.

Bei der Beurteilung der „propagierten", geplanten, im Bau begriffenen und schon im Betrieb befindlichen Verkehrswege und anderen Verkehrsanlagen, z. B. von Häfen, muß man also immer prüfen, ob dabei fremde Kräfte (fremde Staaten) oder einheimische am Werk sind, und wo es sich um einheimische zu handeln scheint, muß man noch prüfen, ob es wirklich echte einheimische Kräfte sind oder vorgeschobene, die in Wirklichkeit in irgendeiner Form von Fremden abhängig sind und deren Geschäfte besorgen. Hierbei bedienen sich die fremden Staaten vor allem ihres Privatkapitals, das sich bemüht, mit Hilfe von Anleihen usw. die zu erschließenden Länder in finanzielle Abhängigkeit von sich zu bringen und immer fester zu verstricken.

Es ist daher verständlich, daß Staaten, die hierzu politisch stark genug sind, und die ihre Freiheit behaupten wollen, grundsätzlich keine ausländischen Anleihen aufnehmen. Auch die Güter, die man aus dem Ausland beziehen muß, weil die eigene Industrie sie (noch) nicht liefern kann, bezahlt man nicht mehr mit Geld (Devisen), sondern mit Waren (z. B. Tabak gegen Schienen). Hierbei muß man sich damit ab-

finden, daß die Bauzeiten u. U. verlängert werden, da die Steuerkraft des eigenen Landes die Mittel nicht so schnell aufbringen kann, oder da die notwendige Menge von Ausfuhrgütern nicht so schnell erzeugt oder nicht so schnell vom ausländischen Markt aufgenommen werden kann. Mit diesen Verzögerungen findet sich der weise Staatslenker ab, denn das ist — trotz der politischen Spannungen, die zur Eile drängen — immer noch leichter zu ertragen als die dauernde Abhängigkeit von dem „verfluchten Geld der Fremden"[1].

Es ist klar, daß die Verkehrsnetze in ihrer Gesamtgestalt und in ihrer technischen Ausführung sehr verschieden sein werden, je nachdem, ob sie vom eigenen Staat oder von Fremden geschaffen werden.

Da die Fremden (außer Rußland) vom Meer herkommen, werden ihre Verkehrsanlagen stark „meerische" (maritime) Züge aufweisen; es werden Wege sein, die vom Meer in das Landesinnere hinein vorgetrieben werden, also „Verlängerungen" des Seeverkehrs in das Innere, vgl. die von Izmir (Smyrna) ausgehenden Stichbahnen, die hauptsächlich vom griechischen Unternehmungsgeist und mit westeuropäischem Geld geschaffen worden sind, vgl. ferner die Bahn Beirut—Damaskus und die Bahnen in Ägypten.

Da aber die großen selbständigen Staaten Vorderasiens in Wirtschaft und Politik stark von „ländischen" (kontinentalen) Kräften beherrscht werden, werden die aus eigener Kraft gebauten Linien stark kontinentale Züge aufweisen, denn ihre Aufgabe ist es, die verschiedenen Landesteile dieser Kontinentalstaaten untereinander zu verknüpfen, vgl. die Hedschasbahn und die Bahnbauten der heutigen Türkei; den gleichen Zug trägt die Eisenbahnpolitik Irans (Persiens), und auch ein künftiges einheitliches arabisches Reich wird voraussichtlich sein Bahnnetz nach diesen Grundsätzen ausbauen, — sofern es sich von fremdem Einfluß frei halten kann.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei aber erwähnt, daß selbstverständlich auch diese Kontinentalstaaten den Anschluß an das Meer nicht ablehnen; ihre ersten Bahnen gehen vielmehr vom Meer aus — schon deswegen, weil man auf den Bezug vieler Eisenbahnbaustoffe aus Übersee angewiesen ist; aber später liegt der Schwerpunkt des Eisenbahnbaus im Landesinnern, was heute schon in der Eisenbahnpolitik der Türkei deutlich zum Ausdruck kommt.

[1] Schon die Mekkabahn (Hedschasbahn), die von der Türkei aus religiösen und politischen Gründen von Damaskus nach Arabien (Medina) vorgetrieben worden ist, ist nicht durch fremdes Kapital, sondern durch Spenden der Gläubigen aus der ganzen mohammedanischen Welt finanziert worden.

Da bei den Verkehrsbauten in Vorderasien die militärischen und machtpolitischen Rücksichten fast überall wichtiger sind als die wirtschaftlichen, so seien hier einige Bemerkungen über ein Teilgebiet der Geographie gemacht, das zwar in der Praxis uralt ist, aber erst in unserer Zeit in seiner wissenschaftlichen Bedeutung erkannt ist. Es ist dies die „Wehrgeopolitik", die auch gerade für den die Verkehrsnetze entwerfenden finanzierenden und schaffenden Verkehrsfachmann von hoher Bedeutung ist. — Der wichtigste Vertreter dieses neuen Gebiets ist der Geograph General Prof. Haushofer.

In der Wehrgeopolitik spielen zwei Probleme die Hauptrolle: Lage und Raum —, daneben Klima, Pflanzen- und Tierreich, Bodenschätze und Industrie und vor allem auch die Verkehrsverhältnisse, und zwar diese in ihrem vollen Umfang. Alle diese Fragen muß der Feldherr beherrschen, alle muß auch der Verkehrsfachmann beherrschen; wir werden uns also mit ihnen nachstehend eingehend zu beschäftigen haben.

Die Lage (eines bestimmten Gebiets, eines ganzen Landes, einer Hauptstadt, einer Insel, eines Hafens) ist der wehrgeopolitisch wichtigste Faktor. Das erkennt man daran, daß selbst kleinste Raumgebilde (Inseln, Halbinseln, Meerengen, Pässe) eine überragende Bedeutung für den Verkehr und damit für die Machtpolitik haben (Gibraltar, Malta, Aden, die Dardanellen, die Kilikischen Tore, gewisse Oasen in den Wüsten). Der Wert der Lage kann je nach dem Besitzer sehr verschieden sein, Hongkong und Singapore sind für die Chinesen und Malaien herzlich unbedeutende Fischerinseln gewesen, in den Händen der Engländer sind sie Eckpfeiler ihrer Macht und Welthäfen geworden; Dairen (Dalni) war für Rußland der große Hafen, für Japan ist es ziemlich bedeutungslos. Der Wert der Lage kann sich außerdem durch die Verlagerung der Verkehrswege und die Fortschritte der Technik stark ändern, vgl. die Entthronung so mancher stolzen Handelsstadt.

Beim Raum tritt uns vor allem der Unterschied zwischen dem kleinen und großen Raum entgegen. Wir Westeuropäer können außer dem Engländer fast nur im kleinen Raum denken; denn wir wohnen in zu kleinen Räumen, wir sind „Volk ohne Raum". Vorderasien und so mancher andere Teil unserer Erde sind aber Gebiete des großen Raums, und wir müssen daher endlich umlernen. Der große Raum ist in Angriff und namentlich in der Verteidigung stärker als der kleine (vgl. das Scheitern Napoleons in Rußland); aber im großen Raum ist das Tempo der Zeit viel langsamer; Russen, Chinesen, Orientalen können warten; sie denken räumlich und zeitlich groß; wir dagegen

reiben uns durch unser „Tempo" auf, aber wir merken es nicht, sondern schauen hochnäsig auf diese Langsamen, Rückständigen, Energielosen herab.

Beim Raum ist sehr wichtig, ob und inwieweit er „autark" oder von andern abhängig ist. Autark ist der Raum für Wirtschaft und Kriegführung nur, wenn er über genügend Lebensmittel (Getreide), Energiequellen (Kohle, Öl, Wasserkräfte), Bodenschätze (Erze) und über Industrie (Anlagen und Arbeitskräfte) verfügt. Die Abhängigkeit ist am schlimmsten in Ländern mit „Monokulturen", vgl. Ägypten mit der zu einseitigen Bevorzugung der Baumwolle. In Vorderasien sind diese Probleme besonders wichtig, weil einerseits die klimatischen Verhältnisse in manchen Gebieten auf Monokulturen (Baumwolle, Mohn, Tabak) hinweisen, und weil andererseits die Energiequellen im Besitz von Fremden sind, namentlich die Ölfelder; eine Parallele hierzu sind die Nilquellflüsse, die im Besitz Englands sind, so daß Ägypten trotz sog. staatlicher Unabhängigkeit von England abhängig ist.

Erster Hauptabschnitt.

Die geographischen (geologischen und klimatischen) Grundlagen.

Einleitung.

Wenn man der Gliederung der Erdoberfläche die Kontinente (Erdteile) als die maßgebenden Einheiten zugrunde legt, besteht der Östliche Mittelmeer-Raum aus je einem Teil dreier verschiedener Einheiten; er würde also bei dieser Betrachtungsweise in sich keine Einheit darstellen. Aber die Kontinente sind in vielen Beziehungen nicht Einheiten; die Einheiten sind vielmehr in weit höherem Maße die Meere und bestimmte Meeresteile; unter diesen vor allem die drei großen Mittelmeere nebst ihren Randgebieten.

Die Trennungen zwischen den drei Kontinenten sind gerade im Gebiet des östlichen Mittelmeers ungewöhnlich schwach ausgeprägt: die Dardanellen und der Bosporus sind ganz schmale Meeresarme; am Bosporus liegt die einheitliche Stadt Istanbul in zwei Kontinenten (!), und die Grenze zwischen Afrika und Asien ist nur der Suezkanal, also ein Gebilde von Menschenhand, mit dem der Menschenwitz doch nur gerade die Außenhaut der Erde ein wenig geritzt hat.

Der abzulehnenden Einheit der „Kontinente" (Europa, Afrika, Asien) ist in diesem Fall die Einheit des **europäischen Lebensraums** gegenüberzustellen. Dieser aber umfaßt neben dem eigentlichen Europa die afrikanischen und asiatischen Randgebiete des Mittelmeers, und zwar

bis in die Sahara und bis in die Wüsten und Steppen Irans hinein; wo man die Grenzen — oder vielmehr die in diesem Fall sehr breiten und unscharfen Grenzsäume — ziehen möge, kann für unsere Untersuchungen offen bleiben; Ägypten, Syrien und das Zweistromland (Irak) sind jedenfalls einzuschließen.

In diesem Sinn ist das Gebiet des östlichen Mittelmeers, das unserer Betrachtung zugrunde gelegt ist, der südöstliche Teil des europäischen Lebensraums; er ist ein Teil von diesem, aber gleichzeitig bildet er die Brücke von Europa nach drei anderen Erdräumen, nämlich nach Hochasien, den Monsunländern Asiens und dem Östlichen Afrika.

Die Bedeutung dieses Raumes ist vier Jahrhunderte hindurch (1500 bis 1900) verdunkelt gewesen, aber sie rückt jetzt wieder in das helle Licht des Weltgeschehens. Dieser Raum, insbesondere sein Zentralgebiet Syrien, ist mit seinen Nachbarländern die Klammer, die drei Kontinente zusammenhält. In ihn münden die Schienenwege des südöstlichen Europa, desgleichen die aus dem reichsten und wichtigsten Gebiet Rußlands, und dazu die Kap-Kairo-Bahn; durchzogen wird der Raum von dem kommenden Schienenweg Europa—Indien, durchzogen wird er schon heute von den Fluglinien nach Indien und Australien; und dazu ist er aufs trefflichste durch das Meer aufgeschlossen, das hier im System der Suezlinien die zweitwichtigste Welthandelsstraße geschaffen hat. In seiner Ernährung ist der Raum aus eigener Kraft sichergestellt; für die Entwicklung seiner Industrie verfügt er über Baumwolle in reichlichem Maß, die Erzeugung von Wolle und Seide läßt sich unschwer steigern, Erze aller Arten sind festgestellt, aber noch wenig erschlossen, und als Energiequelle stehen die Ölschätze Rumäniens, Rußlands, Iraks und Persiens zur Verfügung —, kein Zweifel, der wirtschaftliche und politische Schwerpunkt der Welt hat wieder eine Pendelbewegung nach dem Orient eingeschlagen. — Deutschland hat alle Ursache, diese Erscheinungen sorgfältigst zu beobachten, denn der nähere Orient ist ein wichtiges Absatzgebiet für unsere Industrie und ein bedeutungsvolles Arbeitsgebiet für unsere Ingenieure (namentlich Verkehrsingenieure). Außerdem vollzieht sich bekanntlich in der Einfuhr wichtiger Textil-Rohstoffe ein Umschwung: die Bedeutung der alten Hauptbezugsgebiete für Wolle, Baumwolle, Seide, Flachs und Hanf sinkt und die Bedeutung der neuen Gebiete steigt; zu ihnen gehören aber gerade die Länder des vorderen Orient, z. B. die Türkei. Die Gründe hierfür sind abgesehen von den bekannten Devisen- und politischen Schwierigkeiten: die neuen Länder können ihren Bedarf an notwendigster Einfuhr (z. B. Eisenbahnmaterial) nur durch Ent-

wicklung ihrer Ausfuhr decken; sie sind zu ihrer politischen Stärkung bestrebt, ihre Rohstofferzeugung allgemein zu entwickeln; sie verfügen infolge ihrer bisherigen „Rückständigkeit" über große, nach Bodengehalt und Klima voll geeignete Landreserven; da sie alles erst entwickeln müssen und beim Absatz ins Ausland auf den Wettbewerb der alten Erzeugungsgebiete stoßen, sind sie zu niedrigen Preisen und günstigen Zahlungsbedingungen geneigt; hierbei können sie mit sehr niedrigen Löhnen rechnen; sie sind geneigt, als Bezahlung (von uns) Industrieerzeugnisse anzunehmen, während die alten Länder selber eine Industrie haben, die sich gegen diese Einfuhr wehrt.

Wie sich z. B. die Baumwollversorgung Deutschlands aus den verschiedenen Bezugsländern von 1934 auf 1935 verschoben hat, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Einfuhr von Baumwolle (in Ballen) nach Deutschland.

Bezugsländer	Erstes Vierteljahr	
	1934	1935
Vereinigte Staaten	357 638	62 594
Britisch Indien	47 400	27 828
Ägypten	46 004	30 443
Kongostaat	16 396	24 666
Peru	8 679	13 780
Argentinien	6 535	22 087
Brasilien	800	95 812
Türkei	352	42 725

Wie die Baumwollausfuhr aus USA. dagegen nachläßt, ergibt sich aus folgenden Zahlen: Die Gesamtausfuhr betrug im ersten Halbjahr:

1932: 4 221 000 Ballen
1933: 3 481 000 „
1934: 3 048 000 „
1935: 2 121 000 „

A. Übereinstimmende Charakterzüge der drei Mittelmeere.

(Mit Betonung des europäischen Mittelmeers.)

Das Mittelländische Meer hat mit den beiden anderen Mittelmeeren, dem amerikanischen und dem asiatisch-australischen, die folgenden wichtigen Züge gemein:

1. Die drei Mittelmeere sind die **Glieder der großen durchgehenden Bruchzone**, durch die die Landmassen zertrümmert und in die sog. Nord-

und Süd-Kontinente zerlegt werden. Diese Zertrümmerung ist für den Weltverkehr von größter Bedeutung, denn die größten Landmassen und die für Wirtschaft, Politik und Kultur maßgebenden Gebiete der Erde — die sog. „Machtzentren der Welt" — liegen auf der nördlichen Halbkugel, und zwar fast alle in deren gemäßigten Breiten. Die Seewege zwischen ihnen würden also durch die weit nach Süden vorstoßenden Südkontinente sehr verlängert und verteuert werden, wenn die gütige Natur nicht diese erdumspannende, fast durchgehende West-Ost-Wasserstraße geschaffen hätte, die der Mensch nur durch zwei Kanäle, den Suez- und den Panama-Kanal, zu verbessern brauchte, um sie zu einer vollständig durchgehenden Straße zu machen. Sie verläuft übrigens zwar weit südlich, bleibt aber vollkommen auf der nördlichen Halbkugel und tippt nur an einem Punkt (bei Singapore) an den Äquator an.

2. Eine weitere Ähnlichkeit besteht darin, daß die Mittelmeere auf große Strecken von **verkehrsfeindlichen** geographischen **Gebilden begleitet** werden, und zwar hauptsächlich von Kettengebirgen, Wüsten und Steppen. Hierdurch werden sie nach außen abgeschlossen. Diese Tendenz wird noch dadurch verstärkt, daß in die Binnenmeere auf weite Strecken keine großen Ströme münden, und daß die in sie mündenden Flüsse zum Teil nur schlecht schiffbar sind. Andererseits sind die Mittelmeer-Räume in sich aufs beste aufgeschlossen; denn sie bestehen in der Hauptsache aus kleineren Meeresteilen, Buchten und Meerengen und aus Inseln und Halbinseln. Ferner ist der Seeverkehr in ihnen durch das Klima, nämlich durch die regelmäßigen Winde und den Mangel von Frost und Nebel erleichtert. Der Abschluß nach außen und die gute Wegsamkeit im Innern verleihen den drei Mittelmeer-Räumen je eine ausgesprochene Eigenart; sie sind den sie umgebenden Kontinenten gegenüber selbständige geographische Gebilde mit ihren eigenen Charakterzügen.

3. Zu diesen eigenartigen Charakterzügen gehört auch die **Vielheit der Völker und der Sprachen,** die in den Mittelmeergebieten herrschen. Dies hat zu vielen langdauernden wirtschaftspolitischen Spannungen und deren kriegerischen Lösungen geführt, wobei es nur selten zu einer einheitlichen Beherrschung des Gesamtraums gekommen ist; als solche kann man eigentlich nur für die früheren Zeiten das Römische Weltreich und für die Gegenwart die wirtschaftliche Vorherrschaft der Vereinigten Staaten im amerikanischen Mittelmeer ansprechen. Die starken politischen Gegensätze und die vielen Kriege haben auch das Seeräuberunwesen verschuldet, das noch heute nicht ausgerottet ist, zumal dies Gewerbe infolge des starken Verkehrs und des Reichtums der

Küstenstriche viel Anreiz bietet und in den unzählig vielen Buchten so ausgezeichnete Schlupfwinkel findet. Es ist nicht zuletzt auf die Seeräuberei zurückzuführen, daß Algerien, das doch unmittelbar vor den Toren Frankreichs liegt, erst nach 1870 ernstlich erschlossen worden ist.

4. Die Völker der drei Mittelmeer-Gebiete scheiden sich in **Land- und Seevölker.** Typische Landvölker waren die alten Kulturvölker des Zweistromlands, die Perser, die aus Innerasien vordringenden Völker, die schließlich bis Wien vorstießen, die Ägypter, aber auch die Römer. bis sie. durch Wirtschaft und Krieg gezwungen, den Schritt aufs Meer taten, dann die Germanen der Völkerwanderung, die ihre Reiche bis Nordafrika ausdehnten, später die Araber. die die noch heute so wichtige Scheidung in das westlich-nördliche. christliche, europäische und das südlich-östliche. mohammedanische, orientalische Gebiet verursacht haben. Zu den Landvölkern gehören auch die Spanier, die trotz der von ihnen ausgegangenen großen Entdeckungen ein Kontinentalvolk geblieben sind und außerdem die große Chance ihrer Entdeckungen nicht ausnutzen konnten, weil es ihnen dazu an Volkskraft und Unternehmungsgeist gebrach. Typische Seevölker sind dagegen die Phönizier, die Griechen, die Dalmatiner, die Venetianer und andere italienische Stämme, in den anderen Mittelmeeren die Karaiben und Malaien.

Der Unterschied zwischen See- und Landvölkern ist natürlich von altersher in den friedlichen und kriegerischen Beziehungen der verschiedenen Völker, Staaten und Religionen zum Ausdruck gekommen, und hierdurch ist der Verkehr je nachdem stark nach der kontinentalen oder der maritimen Seite hin beeinflußt worden: Es hat Zeiten gegeben, in denen alles auf den Landverkehr abgestellt war, vergleiche die auf den Straßenbau abgestellte Verkehrspolitik der Perser, die Vorstöße der Mohammedaner über Kleinasien und den Balkan gegen Wien, und über Nordafrika und Spanien gegen Frankreich, vergleiche ferner die drei ersten Kreuzzüge, bei denen die Kreuzritter den Landweg (über Konstantinopel) wählten und in denen typische Landheere (Ritter und Reiter) gegeneinander fochten, vergleiche in unseren Tagen den Bau der Eisenbahnen aus Mitteleuropa über den Balkan nach Kleinasien, dem Irak und Arabien. Und es hat andere Zeiten gegeben, in denen der Seeverkehr die Hauptrolle gespielt hat, vergleiche die Erschließung des Mittelmeers durch die sog. Phönizier, die Kolonisationstätigkeit der Griechen, den Seeverkehr der Römer und die Leistungen der Venetianer.

Selbstverständlich sind bei diesem friedlichen und kriegerischen Verkehr die Völker gelegentlich gezwungen gewesen, ihr ursprüngliches Element zu verlassen; die Perser, die Römer, die Araber und Türken waren gezwungen, aufs Meer zu gehen, und diese großen volksstarken Landvölker haben auch auf dem Meer Großes geleistet; dagegen waren die volksschwachen Seevölker, die sogar ihre Schiffe mit Volksfremden bemannen mußten, nicht in der Lage, weit über ihre Seestützpunkte hinauszugehen; es hat doch immer schließlich das in der heiligen Mutter Erde verwurzelte Landvolk den Sieg über das zwar beweglichere, aber zerflatternde Seevolk davongetragen; es haben immer die großen, kompakten, in sich geschlossenen Landstaaten über die seegewaltigen Völker triumphiert, deren Reiche doch nichts anderes waren, als aufgelöste, nur von der Handels- und Kriegsflotte zusammengehaltene Ketten von Inseln und Halbinseln; bestes Beispiel Venedig, dessen Machtbereich ganz typisch die „zerstreute Lage" (von den Burgen Tirols bis Trapezunt) zeigt.

5. Eine erst für die neuere Zeit wichtige und für die nächste Zukunft hochbedeutungsvolle Eigentümlichkeit der Mittelmeergebiete ist das **Fehlen von Kohle und das Vorkommen von Öl.**

Da die Einführung der Kohle in die Wirtschaft wesentlich älter ist als die des Öls, haben die Mittelmeergebiete in ihrer wirtschaftlichen und damit auch in ihrer machtpolitischen Entwicklung gelitten, und sie sind den Völkern und Erdteilen gegenüber, die über Kohle verfügen, zurückgeblieben, allerdings nicht in der Landwirtschaft, um so mehr aber in der Industrie und damit in der Waffenrüstung; vergleiche das Zurückbleiben der europäisch-vorderasiatischen Völker und Staaten gegenüber den nordwesteuropäischen Industriestaaten, ferner in Amerika das (frühere, jetzt schon überwundene?) Zurückbleiben der Südstaaten und Mexikos gegenüber den Nordstaaten, und vielleicht auch das der malaiischen Welt gegenüber der chinesischen (?). Selbstverständlich ist hierbei das Fehlen von Kohle nicht die einzige und für gewisse Gebiete nicht einmal die wichtigste Ursache. Wie stark der Kohlenmangel aber wirken kann, hat sich noch im Weltkrieg gezeigt, in dem Italien in schwere Bedrängnis geriet, als England die Kohlenzufuhr sperrte. Unter diesem Druck und unter dieser wirtschaftlichen und militärischen Abhängigkeit von den über Kohle verfügenden fremden Staaten werden die Mittelmeerstaaten ständig zu leiden haben, oder vielmehr: sie würden zu leiden haben, wenn jetzt nicht ihre ungeheuren Öl-Vorkommen immer intensiver erschlossen würden. Und hieraus ergibt sich nun die wirtschafts-, macht- und verkehrspolitische Situation:

daß die „alten Kohle-Staaten“ durch die jungen „Öl-Staaten“ bedroht werden und daher ihre ursprünglich auf der Kohle aufgebaute wirtschaftliche und militärische Überlegenheit dazu ausnutzen müssen, um sich die wirtschaftliche, verkehrspolitische und militärische Hoheit über die Ölfelder zu sichern; und

daß die „jungen Öl-Staaten sich gegen diese Angriffe — die man „friedliche Durchdringung“ nennt — zur Wehr setzen müssen.

Dieser Kampf wird vorläufig natürlich mit „friedlichen“ Mitteln geführt, hauptsächlich mittels Anleihen und Kapital-Investierungen, für die von den vorläufig Schwächeren entsprechende „Konzessionen“ gewährt werden müssen, vergleiche die Erschließung der Ölvorkommen in Mexiko und den Südstaaten durch die Kapitalisten der Nordstaaten und der in Iran und Irak durch das westeuropäische Kapital. — Kein Wunder, daß sich einzelne Staaten schon hiergegen aufzulehnen beginnen. Aber man schreckt auch nicht vor politischen und militärischen Druckmitteln zurück, vergleiche die Auseinandersetzungen zwischen Nordamerika und Mexiko und die Ausgliederung des Ölbezirks von Mosul aus der Türkei.

Die Ölfelder beeinflussen auch die Entwicklung des Verkehrs in den Mittelmeergebieten in hohem Maße:

a) die hohen Verdienst versprechenden Transporte des so zahlungsfähigen Öls reizen zum Bau neuer Verkehrsanlagen (Eisenbahnen, Ölleitungen, Häfen) an;

b) die Schiffahrt erhält eine starke Anregung, von der Kohle zum Öl überzugehen;

c) der Kraftverkehr wird verbilligt; — sehr zu beachten namentlich für die die Mittelmeere begleitenden Wüsten und Steppen, deren Verkehrsbedürfnisse bisher sehr gering sind und daher mit Kraftwagen gut bedient werden können, und deren Boden vielfach den Kraftverkehr ohne gebahnte und befestigte Straßen zuläßt;

d) das Öl veranlaßt auch die Eisenbahn, die Ölfeuerung und den Triebwagen zu bevorzugen; sehr zu beachten beim Bau von Eisenbahnen in den die Mittelmeere begleitenden hohen, schroffen Gebirgen, denn man ist dadurch hier berechtigt, vergleichsweise stärkere Steigungen anzuwenden als bei Kohle-Dampf-Betrieb;

e) hochbedeutungsvoll ist das Öl für die Kriegsmarinen der Mittelmeer-Mächte, also für England, Frankreich und Italien; der französische und der englische Hafen an den Endpunkten der großen

Ölleitungen haben daher eine große strategische Bedeutung, und sie werden demgemäß ausgebaut (s. u.)[1].

6. Da die Mittelmeere (mit Ausnahme des asiatisch-australischen) ganz auf der Nordhalbkugel liegen, so ist ihr **Klima wärmer als das der nördlich angrenzenden Gebiete,** und hieraus ergeben sich bestimmte wirtschaftliche und politische Unterschiede:

Allerdings hat das wärmere Klima die Völker der Mittelmeergebiete (dauernd oder nur zeitweilig?) weniger zu Arbeit, Tatkraft und Zähigkeit erzogen; aber dafür sind auch die wirklichen Bedürfnisse, also die notwendigen Ansprüche an Wohnung, Nahrung, Kleidung und Heizung, also auch die „Produktionskosten" viel geringer, und wer im Welt-Wettbewerb günstiger dasteht, mag bezweifelt werden. Nachdem nun die nördlichen Völker nicht nur ihre Industrie-Erzeugnisse, sondern auch ihre Industrie-Mittel (Maschinen und Verfahren) nach dem Süden eingeführt haben, wird der Süden immer mehr selbst Industrie gebiet und kann hierbei von den eben erwähnten niedrigeren Produktionskosten Gebrauch machen. Nachdem außerdem der Norden den Verkehr zwischen Nord und Süd so verbilligt hat (vgl. Algier—Frankreich), wird die südliche Landwirtschaft der nördlichen ein gefährlicher Wettbewerber; denn sie hat den doppelten Vorteil des wärmeren Klimas und der billigeren Lebenshaltung; schon ist der französische Gemüse- und Weinbauer durch den algerischen schwer bedroht; schon ist der Gemüse- und Obstbau in den Nordstaaten der Union dem Wettbewerb der Südstaaten fast ganz erlegen; riesengroß steigt hier eine Gefahr für den Norden auf, und wenn immer so viel auf die Gefahren hingewiesen wird, die von der Industrialisierung Japans, Chinas und der Südkontinente drohen, so kann man sagen: „Warum in die Ferne schweifen, sieh, das Unheil liegt so nah!"

B. Geologische Grundzüge des europäisch-vorderasiatischen Mittelmeer-Gebiets.

Vom geologischen (oder geomorphologischen) Standpunkt aus besteht das Gebiet des europäisch-vorderasiatisch-nordafrikanischen Mittelmeers aus drei Hauptteilen, von denen jeder über mindestens zwei Kontinente hinüberreicht (und hiermit die Bedeutungslosigkeit des Begriffs „Kontinent" anschaulich macht). Diese Gliederung ist auch vom verkehrstechnischen Standpunkt von grundlegender Bedeutung,

[1] Wenn wir vorstehend die Bedeutung des Öls so hervorgehoben haben, so möchten wir doch davor warnen, in den Fehler jener Dilettanten zu verfallen, die in dem Aufstieg der „Weltmacht Öl" schon den Zusammenbruch der „Weltmacht Kohle" sehen.

insbesondere für den Land- (Binnen-) Verkehr, weniger für den Seeverkehr.

Es sind drei West-Ost-Streifen zu unterscheiden: das russisch-turkmenische Tafelland im Norden, das Kettengebirgsland in der Mitte und die saharisch-arabische Tafel im Süden.

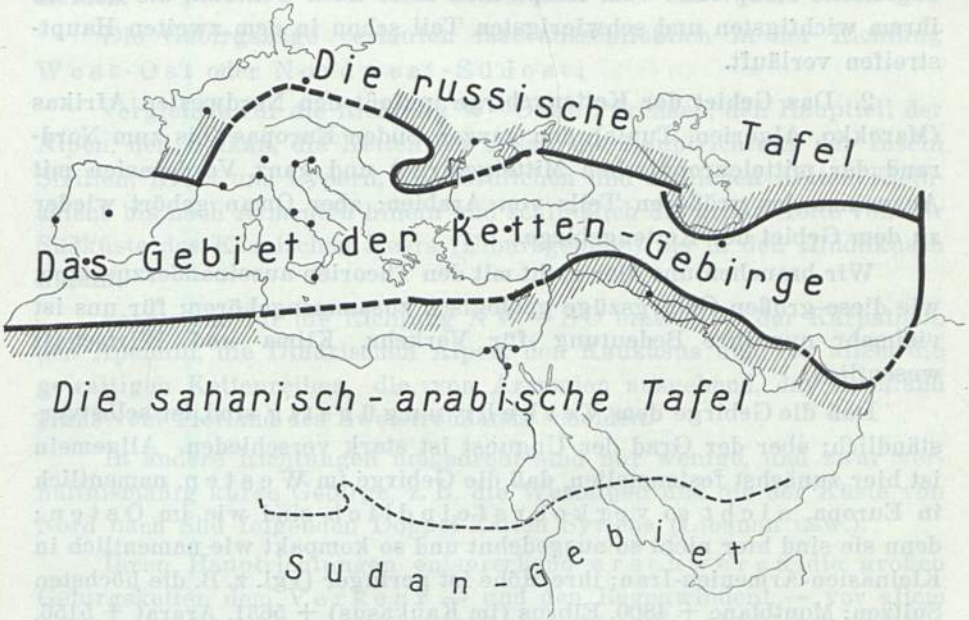


Abb. 1. Die drei (bzw. vier) Hauptgebiete des Mittelmeer-Raums.

1. Das **russisch** (-turkmenische) **Tafelland** im Norden erstreckt sich allerdings nicht über das ganze Mittelmeergebiet, sondern eigentlich nur über das des Schwarzen Meers. Es muß aber doch — wenigstens in unserm Zusammenhang — als ein besonderes der drei Hauptgebiete erwähnt werden, denn es ist durch seine gute Wegsamkeit und seine großen Ströme von besonderer Bedeutung; es hat viele Zeiten hindurch durch seine Ausfuhr (im Altertum von tierischen Produkten, Gold und Sklaven, vor dem Weltkrieg von Getreide) eine große Rolle im Verkehr des Mittelmeers gespielt, und es hat lange Zeit hindurch wie eine drohende Wetterwolke über dem für das ganze Mittelmeer so wichtigen Konstantinopel gehangen — schon im Jahr 907 sind die Russen mit einer Kriegsflotte vor Konstantinopel erschienen —, und 1915 hat Rußland die Beteiligung Griechenlands an dem Angriff gegen Gallipoli abgelehnt,

weil dadurch Schwierigkeiten bezüglich der Frage Konstantinopel entstehen könnten!

Zu dem russischen Gebiet muß man für unseren Zusammenhang aber mindestens noch den Raum des Kaspischen Meeres hinzurechnen, da dieser für die Erschließung der östlichsten Türkei und besonders der des nördlichen Iran von großer Bedeutung ist, vgl. die im Bau begriffene Hauptbahn vom Kaspischen Meer nach Teheran, die aber in ihrem wichtigsten und schwierigsten Teil schon in dem zweiten Hauptstreifen verläuft.

2. Das **Gebiet der Kettengebirge** umfaßt den Nordwesten Afrikas (Marokko, Algerien, Tunis), den ganzen Süden Europas (bis zum Nordrand der mitteleuropäischen Mittelgebirge) und ganz Vorderasien mit Ausnahme des größeren Teils von Arabien; aber Oman gehört wieder zu dem Gebiet der Kettengebirge.

Wir brauchen uns hier nicht mit den Theorien auseinanderzusetzen, wie diese großen Gebirgszüge geologisch zusammengehören; für uns ist vielmehr nur ihre Bedeutung für Verkehr, Klima und Wirtschaft wesentlich.

Daß die Gebirge dem Verkehr ungünstig sind, ist selbstverständlich; aber der Grad der Ungunst ist stark verschieden. Allgemein ist hier zunächst festzustellen, daß die Gebirge im Westen, namentlich in Europa, nicht so verkehrsfeindlich sind wie im Osten; denn sie sind hier nicht so ausgedehnt und so kompakt wie namentlich in Kleinasien-Armenien-Iran; ihre Höhe ist geringer (vgl. z. B. die höchsten Spitzen: Montblanc + 4800, Elbrus (im Kaukasus) + 5631, Ararat + 5156, Demawand (im Elbursgebirge) + 5465); sie schließen in Europa kaum größere Hochflächen ein, während Anatolien, Iran und der größte Teil von Arabien ausgesprochene Hochländer sind; ferner sind die Gebirge in Europa stärker zertalt und durch die gewaltigen Einbrüche des Meeres zertrümmert. Praktisch gesprochen sind die Schrecken und die Verkehrsfeindschaft der großen Kettengebirge in Europa (außer in einem Teilgebiet der Balkanhalbinsel) durch den Bau der Gebirgsbahnen überwunden, während in Vorderasien noch die größten Schwierigkeiten zu überwinden sind. Wie groß diese und wie stark die Unterschiede zwischen Europa und Asien in dieser Beziehung sind, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung: Die wichtigste Gebirgsbahn Europas, die Gotthardbahn, hat auf ihrer Nordrampe zwischen Erstfeld (+ 475) bis Goeschenen (+ 1109 m) einen Gesamthöhenunterschied von „nur" 634 m zu überwinden, wozu bei 27 ‰ Steigung die bekannten großartigen und teuren künstlichen Längenentwicklungen notwendig waren; die Persische Nordbahn aber hat vom Kaspischen Meer (— 26 m) bis zu

ihrem künftigen Scheitelpunkt im Elbursgebirge mehr als das Dreifache an Höhe zu überwinden, denn sie wird wohl auf eine Höhe von rd. + 2000 m hinaufklettern müssen! Die Türkischen Bahnen erreichen in Anatolien Höhen bis zu 1330 und 1480 m; Erserum in Armenien liegt auf + 2300 m; eine englische „Bagdadbahn" Haifa—Bagdad müßte ziemlich weit nach Norden ausholen, um die Höhenstufe + 1000 m zu vermeiden.

Die Gebirgszüge verlaufen fast ausschließlich in der Richtung West-Ost oder Nordwest-Südost;

vergleiche für die Richtung W—O die Pyrenäen, den Hauptteil der Alpen, den Balkan, die Ketten des Atlas, die Hauptrichtung der Inseln Sizilien, Kreta und Cypern, die nördlichen und südlichen Ketten Kleinasiens bis nach Armenien hinein und schließlich die große Kette von der Südküste des Kaspischen Meers (Elbursgebiete) bis in den Hindukusch hinein;

vergleiche für die Richtung NW — SO einen Teil der Karpathen, den Apennin, die Dinarischen Alpen, den Kaukasus und vor allem die gewaltigen Kettenreihen, die, von Armenien ausgehend, das Hochland Irans vom Tiefland des Zweistromlands scheiden.

In andere Richtungen umgedreht sind nur wenige, und zwar verhältnismäßig kurze Gebirge, z. B. die Westalpen und die der Küste von Nord nach Süd folgenden Doppel-Ketten Syriens (Libanon usw.).

Ihren Hauptrichtungen entsprechend erschweren die großen Gebirgsketten dem Verkehr — und den Regenwinden! — vor allem die Richtung Süd — Nord und Südwest — Nordost. Dies kommt in Europa in den Schwierigkeiten der Alpen- und Apenninbahnen, die die längsten Scheitel- (bzw. Basis-) Tunnel der Welt aufweisen, zum Ausdruck, ferner in den mangelhaften Eisenbahnverhältnissen Dalmatiens, die allerdings zum Teil einer falschen Machtpolitik des früheren Österreich zur Last zu legen sind. Noch größere Schwierigkeiten für den Verkehr — und für die Regenwinde! — entstehen aber an den Gebirgshängen der Atlas-Länder, Kleinasiens und Irans. Es vereinigen sich hier fast immer drei ungünstige Momente:

die Bahnen müssen hohe, steile Hänge erklettern;

sie stoßen in ein regenarmes und daher wirtschaftlich schwaches Hinterland vor, und

die Gebirgsflüsse sind infolge der ungleichmäßigen Verteilung der Niederschläge — sehr reichlich an den schmalen steilen Küstenhängen, zu spärlich in den ausgedehnten inneren Hochflächen — fast nie schiffbar; ihre Wasserführung ist sehr ungleichmäßig, und ihre Täler sind

unregelmäßig und vielfach wild zerklüftet. Diese ungünstigen Verhältnisse sind schon in Italien andeutungsweise zu erkennen.

Andererseits wird die Nord-Süd-Richtung an einzelnen Stellen durch die Einsenkungen und Brüche stark begünstigt, vergleiche das Rhone- und Etsch-Tal, die Straße von Messina, die Adria, den Bosporus und die Dardanellen und vor allem den großartigsten „Verkehrsgraben" der Welt, das Rote Meer.

3. Die **saharisch-arabische Tafel,** die nach Süden zu auf den Streifen der Kettengebirge folgt, umfaßt die ganze Sahara vom Atlantischen Ozean bis zum Roten Meer und die Wüsten und Steppen Arabiens vom Mittelländischen und Roten Meer bis zu der Niederung des Zweistromlands und zum Persischen Golf. Wie immer man dieses Gebiet betrachten mag — ob vom geologischen, allgemein-geographischen, klimatischen, wirtschaftlichen, verkehrstechnischen oder religiösen Standpunkt —, es tritt uns als eine Einheit entgegen; diese Einheit wird durch das Rote Meer nicht gegliedert; wenn man schon nach einer Teilung sucht, so liegt diese jedenfalls eher in der langgestreckten „Oase" des Niltals als im Roten Meer.

Ob man den Süden Arabiens, der aber für unsere Untersuchung keine große Rolle spielt, zu der saharisch-arabischen Tafel mitrechnen soll, bleibe dahingestellt. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß, wenn nicht das Innere, so mindestens die Küstengebiete Südarabiens dem Sudan klimatisch und wirtschaftlich näherstehen als den nördlichen Wüsten; man könnte also einen vierten West-Ost-Streifen „Sudan-Südarabien" an den dritten Streifen anschließen.

Die saharisch-arabische Tafel ist klimatisch und damit wirtschaftlich durch ihre übergroße Trockenheit gekennzeichnet; hieraus ergeben sich auch bestimmte Schwierigkeiten für die Verkehrserschließung; verstärkt werden diese an vielen Stellen durch die Höhen der die Küsten begleitenden Gebirge; verringert werden sie durch die weithin ebene Bodengestaltung und durch die einheitliche Religion des Islam, der eine besonders verkehrsfreundliche Religion ist.

Vorstehend haben wir von den drei West-Ost-Streifen gesprochen, aus denen das Mittelmeergebiet besteht; wir haben dabei aber fast nur die Verhältnisse des Landes erörtert, dagegen das Meer fast gar nicht erwähnt. Nun ist aber — gerade für unseren Zusammenhang — das Meer mindestens ebenso wichtig wie das Land; unsere Betrachtung ist daher lückenhaft, und wir müssen daher noch einiges nachholen:

Das **Meer** hat hier ebenfalls an allen drei Streifen teil: an dem russischen Tafelland allerdings nur mit dem Nordrand des Schwarzen

Meers, der aber wegen der hier anschließenden so gut wegsamen und wirtschaftlich so wertvollen russischen Tiefebene eine hohe Verkehrsbedeutung besitzt; an dem großen mittleren Streifen der Kettengebirge bis etwa zu einer Grenzlinie Kleine Syrte—Südrand Kreta—Südrand Cypern, und an der saharisch(-arabischen) Tafel von der eben angedeuteten Grenzlinie ab bis zur afrikanischen Küste. Ob diese Einteilung geologisch richtig ist, kann uns gleichgültig sein, zumal es für uns nicht so sehr auf die Meeresfläche als auf die Küstengewässer und die Häfen ankommt.

Der Vielgestaltigkeit der drei Streifen entspricht auch die Vielgestaltigkeit des Meeres, und sie wird von Geologen, Geographen, Zoologen und Klimakundigen entsprechend erörtert. Namentlich sind hier die sehr verschiedenen Tiefen all der einzelnen Becken, aus denen sich das Mittelmeer zusammensetzt, von großer Bedeutung; für den Verkehrstechniker (und für den Politiker und Wirtschaftler) ist diese Art von Vielgestaltigkeit aber von geringer Bedeutung; denn er sieht in das Wasser nicht tiefer hinein, als seine Schiffe tauchen und seine Hafenbauten gegründet werden müssen, und in diesem Sinn ist das Mittelmeer mit allen seinen Buchten und Meerengen die große Lebens- und Verkehrseinheit, gleichgültig, ob seine Wasser nur 15 m oder 4000 m tief sind. Die übrigen geographischen Unterschiede sind für uns nur insoweit von Bedeutung, als sie das Klima beeinflussen[1].

[1] „Im Durchschnitt genommen ist das Mittelmeer — im Gegensatz zu der sehr flachen Nord- und Ostsee — ein tiefes Meer; seine einzelnen Becken erreichen Tiefen von 1200 bis 4000 m; die größte Tiefe beträgt 4404 m; aber die die Becken trennenden Schwellen sind zum Teil sehr flach. An die meisten Teile seiner Küsten tritt das Mittelmeer mit großen Tiefen dicht heran; — daher an vielen Stellen die Fülle guter Naturhäfen, die ihrer Zahl nach weit über das Verkehrsbedürfnis hinausgehen. Dagegen sind die Küsten mit Schelfbildung verhältnismäßig selten; solche finden sich eigentlich nur im Löwengolf am Tyrrhenischen Meer, in der Adria, in den Syrten und im Norden des Schwarzen Meers; — an diesen Stellen besteht vielfach ein Mangel an guten Häfen; besonders charakteristisch sind für diese Unterschiede die Küsten Italiens, wo den beiden an guten Häfen so armen Küstenstrecken von Livorno bis Neapel und von Venedig bis Brindisi die andern mit Häfen so reich gesegneten Küstenstrecken gegenüberstehen.

Sehr bedeutend ist an vielen Stellen des Mittelmeergebiets die Reliefenergie, indem hohen Bergen große Wassertiefen nahe benachbart sind, vgl. z. B. die höchsten Spitzen in Sizilien + 3279, im Peloponnes + 2409, auf Kreta + 2496, im Taurus + 3560 m, denen die benachbarten Wassertiefen von — 3200, — 4404 und — 2334 m gegenüberstehen; die Höhenunterschiede betragen also 6000 bis 6500 m!

Die geringste Tiefe der Meeresstraßen beträgt bei Gibraltar 320, bei Tunis 200, bei Messina 85, im Bosporus 27, in den Dardanellen 54 und im Suezkanal 12 m.

C. Die Grundlagen für Wirtschaft, Handel und Verkehr.

Obwohl sich in den für das Wirtschaftsleben und damit für Handel, Verkehr und Politik maßgebenden Grundlagen des Mittelmeerraums sehr große Unterschiede zeigen, so lassen sich doch gewisse gemeinsame Züge feststellen, durch die die Einheit dieses Raumes betont wird. Von Bedeutung ist hierbei, daß sich das Mittelmeergebiet — namentlich auch in verkehrsgeographischer Beziehung — als ein charakteristisches Sondergebiet deutlich gegen seine Nachbargebiete Nordwesteuropa, Rußland, den Sudan und Indien abhebt. Einige einheitliche Züge (z. B. Klima, Fehlen von Kohle, Vorkommen von Öl, Zurückbleiben der Industrie) sind schon angedeutet worden.

1. Das Klima.

Das Mittelmeergebiet gehört in seinen für uns wichtigsten Teilgebieten der warm-gemäßigten Zone an; es greift aber in die Subtropen über[1]. Es liegt also in einer für die Wirtschaft und Kultur der Menschheit besonders wertvollen Breite, wenn es auch gegenüber gewissen Teilen der kühl-gemäßigten Zone (Nordwesteuropa, Nordstaaten von USA.) etwas zurücksteht, — ob dauernd oder nur zeitweilig — sei hier nicht weiter untersucht.

Das Klima des Mittelmeergebiets zeigt unserem nordwesteuropäischen, stark maritimen Klima gegenüber zwei Hauptunterschiede, die, abgesehen von allen anderen Wirkungen, auch für den Verkehr, nämlich die Art der Verkehrswege, ihren Bau, den Betrieb und die Betriebskosten, von Bedeutung sind. Es zeigt nämlich:

a) stärkere Extreme in Wärme und Kälte und in Trockenheit und Feuchtigkeit — beides ungünstig für die Verkehrs-Bedienung, und

b) durchschnittlich wesentlich geringere Niederschlagmengen — recht ungünstig für das wirtschaftliche Leben und hierdurch für die Verkehrsmengen und für die Binnenwasserstraßen.

Diese ungünstigen Verhältnisse werden um so kritischer, je weiter die Gebiete vom Atlantischen Ozean entfernt liegen; denn dieser beschert uns unser „schlechtes Wetter", d. h. unser günstiges Klima, aber er kann seinen klimatischen Einfluß in die Mittelmeerländer nicht weit hinein auswirken lassen. — Der Einfluß des Indischen Ozeans auf Vorderasien (Arabien und Iran) ist wegen der Richtung des Monsuns

[1] Die klimatischen Verhältnisse des saharisch-arabischen Wüstengürtels können als bekannt vorausgesetzt werden, so daß sie im folgenden nur gelegentlich gestreift zu werden brauchen.

und der hohen Randgebirge gering. Insgesamt ist das Mittelmeerklima stark kontinental, und zwar um so stärker, je östlicher die Teilgebiete liegen.

Die Sommerwärme ist im Mittelmeergebiet, wie sich aus der die Juli-Isothermen der Luft darstellenden Abb. 2 ergibt, größer als bei uns. Infolgedessen gedeihen hier eine Menge von „Südfrüchten", die wir nicht mehr anbauen können; im einzelnen sei auf Abb. 3 ver-

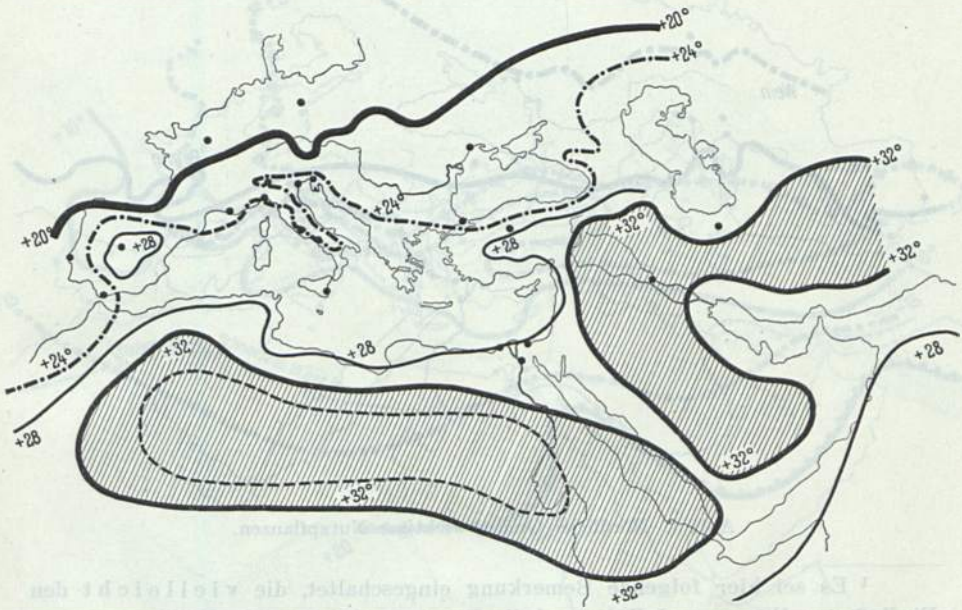


Abb. 2. Die Juli-Isothermen des Mittelmeer-Raums.

wiesen, in der die nördlichen Grenzen wichtiger subtropischer Pflanzen angegeben sind. Die saharisch-arabische Tafel einschließlich des darob berüchtigten Roten Meeres und einzelne Teile Irans gehören zu den überhaupt heißesten (und außerdem trockensten) Gebieten der Erde.

Die Winterkälte ist in den Mittelmeergebieten viel stärker, als wir im allgemeinen annehmen, und auch hier werden die Verhältnisse um so kritischer, je weiter wir nach Osten gehen, da sich hier das kontinentale Klima mit den kalten Nordwinden aus Rußland-Sibirien und vom Kaukasus her auswirken können. Abb. 4 zeigt den steilen Abfall der Januar-Isothermen von Nord nach Süd, wobei besonders auf

die Isotherme ± 0 ° hinzuweisen ist, die vom Nordkap (!) bis beinahe Istambul und dann sogar bis Buchara abfällt — und dabei ist die Juli-Isotherme Istambuls + 25 ° und die Bucharas + 30 °. Abb. 4 zeigt außerdem die starke Winterkälte Armeniens[1].

Die Niederschläge sind im Mittelmeergebiet durchschnittlich geringer als bei uns, und zwar nahmen sie gemäß Abb. 5 nach Osten

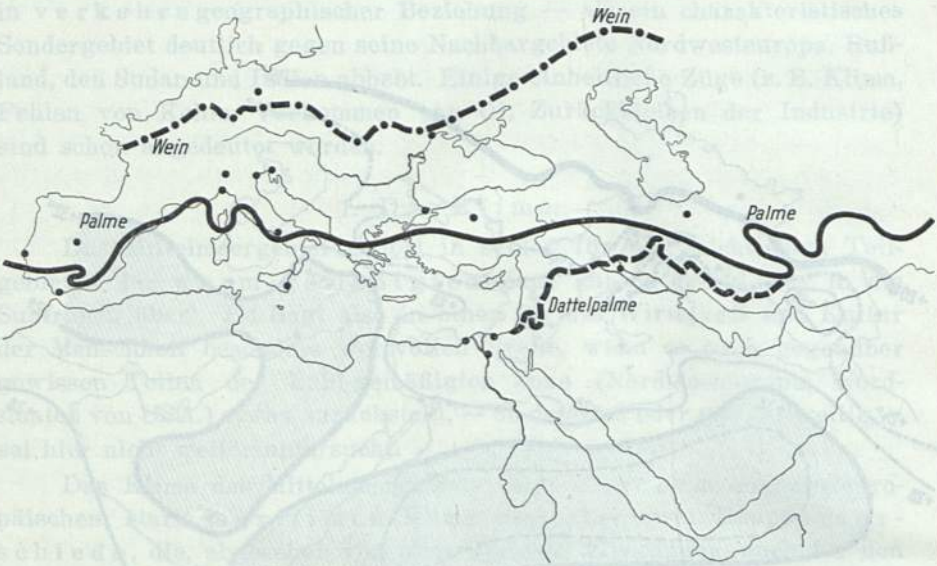


Abb. 3. Nördliche Grenze wichtiger Nutzpflanzen.

[1] Es sei hier folgende Bemerkung eingeschaltet, die vielleicht den Einfluß von Wärme und Kälte auf die Rassen und das große Völkergeschehen zeigt: Es ist von Geographen darauf hingewiesen worden, daß die Nord- und Ostgrenze des Römischen Weltreichs fast genau mit der Januar-Isotherme ± 0 ° zusammenfällt. Ist das Zufall oder besteht hier eine tiefere Beziehung? — Ich persönlich vertrete als Verkehrstechniker die Ansicht, daß die Grenze des Römischen Reichs in einem gewissen Abstand von den äußersten Vorsprüngen, also den tiefsten Buchten des Meers verläuft; denn die Hauptetappenstraßen der Römer waren die Seewege, und in das Landesinnere konnten sie nur so weit vordringen, wie dies der Leistungsfähigkeit ihrer Landwege entsprach; genau wie im Weltkrieg sich größere Truppenkörper nicht weiter als 100 km von der „Eisenbahnspitze" entfernen konnten. Die großen Schwierigkeiten, die die Römer gegen die Parther und Germanen zu überwinden hatten, waren verkehrstechnischer Natur; durch Schaden klug geworden, ist Germanicus vom Meer aus in Niedersachsen eingerückt; sein Unterfeldherr Caecina aber ist, zu Land zurückmarschierend, bei den „pontes longi" nur mit Mühe dem Geschick des Varus entgangen.

zu stark, nach Süden (in die Sahara usw. hinein) vollständig ab. Ungenügend beregnet sind (außer den Steppen und Wüsten) das Innere Spaniens, der größte Teil von Sardinien, die Südostecke von Sizilien (!), der größte Teil der Atlasländer, das Innere von Syrien und Anatolien, das Zweistromland (!) und sogar die persische Südküste (!). Ausgesprochen regenreich sind kleinere Einzelgebiete, z. B. die Gegend Trapezunt (vgl. Abb. 5 a).

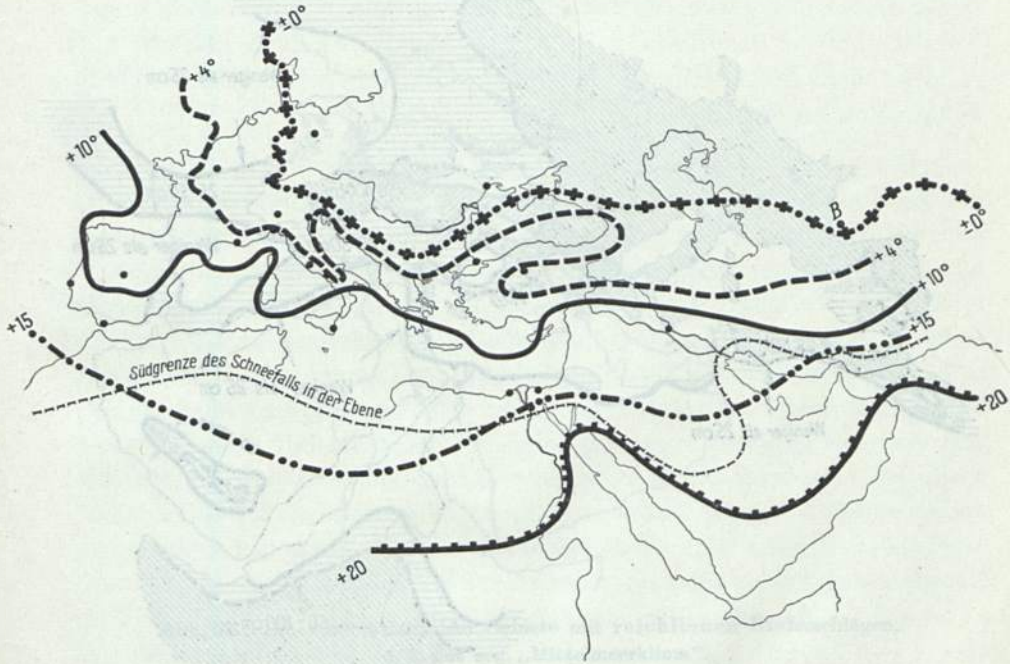


Abb. 4. Die Januar-Isothermen des Mittelmeer-Raums.

Die Ursachen dieser ungünstigen Verhältnisse sind bereits schon erwähnt: der Indische Ozean wirkt sich fast gar nicht, der Atlantische nur wenig aus, die die Feuchtigkeit der Winde erzeugenden Meeresflächen sind also zu klein. Dazu kommt noch im Sommer der ungünstige Umstand hinzu, daß das Meer kühler ist als das sonnendurchglühte Land, und daß sich daher die feuchten Winde über dem heißen Land nicht entladen. Es steht hier also dem regenreichen Frühjahr der regenarme Sommer gegenüber. Große Gebiete zeigen daher zwar im Frühjahr üppigste Fruchtbarkeit, nehmen aber schon von Juli ab Steppencharakter an; — sehr gut schon im Innern Siziliens

zu beobachten, noch charakteristischer in bestimmten Teilen Spaniens und Anatoliens. Die starken zeitlichen Schwankungen in den Regenmengen wirken sich, wie schon angedeutet, nicht nur für die Landwirtschaft und die Wasserversorgung für Mensch, Tier und Gewerbe, sondern auch für den Verkehr ungünstig aus. Sie zwingen die Bevölkerung, sich ihnen namentlich in der Landwirtschaft, aber auch im übrigen Leben

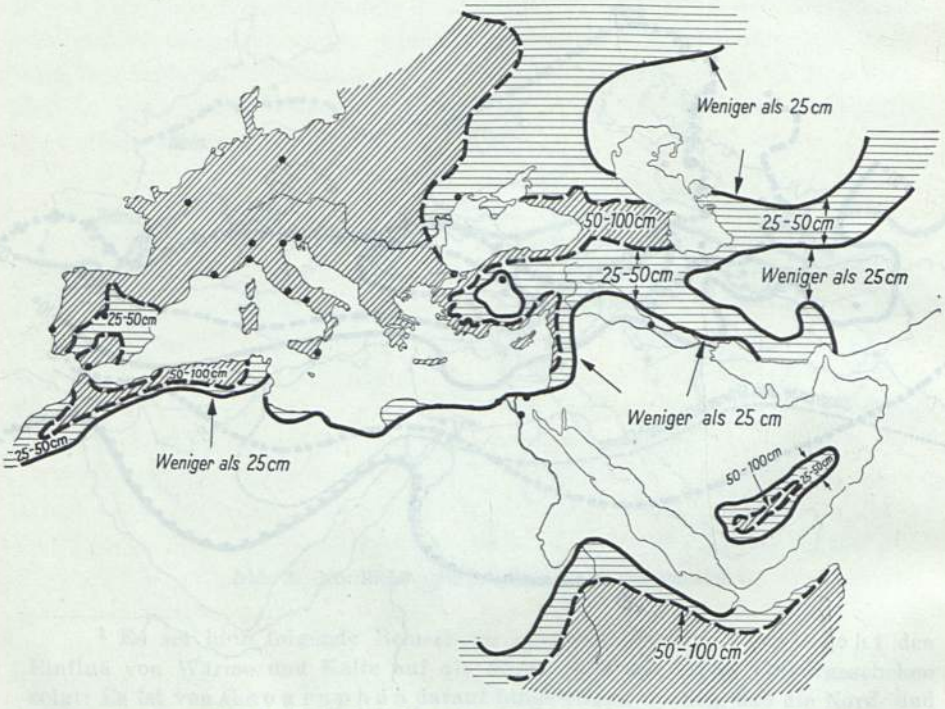


Abb. 5. Jährliche Niederschlagmengen je cm.

anzupassen; in vielen Gebieten können z. B. nur Früchte angebaut werden, die mit einer kurzen frühen Vegetationsperiode auskommen und daher unter der Sommerdürre nicht leiden. Außerdem hat die Ungunst der Natur die Menschen gezwungen, in sorgfältigster Weise Wasserwirtschaft zu treiben, also das kostbare Naß aufzuspeichern, den Flüssen zu entnehmen und tief aus der Erde herauszuholen. Da dies aber als bekannt vorausgesetzt werden darf, sei hier nur auf folgende Erscheinung aufmerksam gemacht, die für die kommende Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung von großer günstiger Bedeutung ist:

In vielen Gebieten des Mittelmeeres waren in früheren Zeiten (Jahrhunderten und Jahrtausenden) die Wasserverhältnisse besser als sie heute sind. Das mag an einzelnen Stellen in einer natürlichen Klimaverschlechterung begründet sein; es ist z. B. nicht ausgeschlossen, daß die Nordgrenze der Syrischen Wüste im Laufe von zwei bis drei Jahrtausenden weiter vorgerückt ist und früheres Fruchtland unter dem Sand begraben hat. Jedenfalls sind hier in der

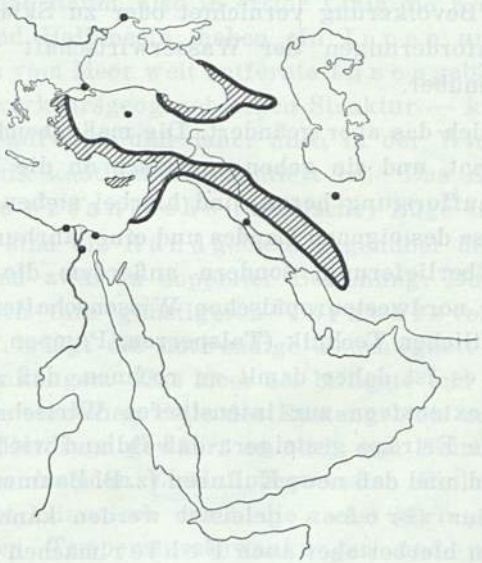


Abb. 5a. Die vorderasiatischen Gebiete mit reichlichen Niederschlägen, d. h. mit sog. „Mittelmeerklima".

heutigen Wüste eine große Zahl von Hügeln festgestellt, von denen man annehmen muß, daß es vom Wüstensand verschlungene Siedlungen sind. Ein ähnlicher Vorgang wird für die römische Provinz Afrika, die einst eine der Kornkammern Roms gewesen ist, angenommen, vgl. das Verschlingen von Leptis magna durch den Sand der Sahara. Für die meisten Stellen muß man aber vermuten, daß es sich nicht um natürliche Vorgänge handelt, gegen die sich der Mensch nicht oder nur schwach wehren kann, sondern daß es sich um menschliche Einflüsse handelt, nämlich um die Vernachlässigung der Wasserwirtschaft und die Vernichtung des Waldes. Beide ergeben sich aus dem jahrtausende alten und in den zurückgeblie-

benen Gebieten noch lange nicht beendeten Kampf zwischen Bauern- und Hirtenvölkern. Der Bauer, seßhaft, hegt und pflegt das Wasser als seinen kostbarsten Schatz, er schont auch den Wald, er läßt ihn wenigstens nicht durch die Ziegen verwüsten, weil für ihn nicht Ziege und Schaf, sondern Rind und Büffel die wichtigsten Tiere sind. Der Hirt aber zieht mit seinen Ziegen- und Schafherden nomadisierend umher; er opfert verständnislos den Wald der Ziege. Er bricht, ein guter Reiter, kühn und verwegen, in den Besitz des friedlichen Bauern ein; wenn er dann aber die reichen Bauernstaaten unterworfen und die Bevölkerung vernichtet oder zu Sklaven gemacht hat, steht er den Anforderungen der Wasserwirtschaft verständnis- und kenntnislos gegenüber.

Heute hat sich das aber geändert: Die maßgebenden Staaten haben die Fehler erkannt, und sie gehen energisch an die Wasserwirtschaft und die Wiederaufforstung heran, und hierbei stehen ihnen nun nicht nur die Kenntnisse des eigenen Landes und eine jahrhunderte alte „handwerksmäßige" Überlieferung, sondern außerdem die Kenntnisse und Erfahrungen der nordwesteuropäischen Wissenschaften und die Machtmittel der neuzeitlichen Technik (Talsperren, Pumpen, Elektrizität) zur Verfügung, und es ist daher damit zu rechnen, daß an vielen Stellen von einer recht extensiven zur intensiveren Wirtschaft übergegangen wird, daß also die Erträge gesteigert, daß Ödland wieder in Fruchtland umgewandelt wird, und daß neue Kulturen (z. B. Baumwolle) eingerichtet werden. Daß hier Großes geleistet werden kann, zeigt das neue Ägypten, daß man hierbei aber auch Fehler machen kann, indem man einseitig das zeitweilig lohnendste Gut (Baumwolle) anbaut, dafür aber nicht genug Nahrungsmittel erzeugt und sich in dieser Beziehung in Abhängigkeit vom Ausland begibt, zeigt auch Ägypten. Für die Verkehrsentwicklung darf man jedenfalls damit rechnen, daß die Erträge der Landwirtschaft im Zeichen planmäßiger Wasserwirtschaft zunehmen werden, daß aber innerhalb desselben Staates die Landwirtschaft nicht einseitig betrieben werden wird, sondern daß jeder Staat sie so vielseitig entwickeln wird, daß die Ernährung von Mensch und Tier und die Versorgung der lebenswichtigen Gewerbe (auch beim Abschneiden aller Zufuhr) sichergestellt sind. — Was die einseitige Bevorzugung bestimmter, wenn auch sehr lohnender Erzeugnisse und die Vernachlässigung der Ernährungsbasis für Schaden stiften kann, haben die Südstaaten im Sezessionskrieg erlebt, in dem sie durch den berüchtigten Abwürgungs- (Anakonda-) Plan der Nordstaaten

von allen Zufuhren abgeschnitten wurden, nun aber sich von Baumwolle und Tabak nicht ernähren konnten[1].

Von größter Bedeutung für die klimatischen und damit für die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse der Mittelmeerländer ist der Unterschied zwischen den **Rand-** und den **Binnen-**Gebieten, und da dieser Unterschied auch für den Verkehr von größter mittelbarer und unmittelbarer Bedeutung ist, so sei hierauf etwas näher eingegangen:

Jeder vom Meer (oder auch von großen Tiefebenen) umgebene, in sich geschlossene Raum, also in erster Linie die Kontinente und die großen Inseln und Halbinseln, haben ein Innen und ein Außen. Das Innen ist das vom Meer weit entfernte Innengebiet, das im Klima — und in seiner verkehrsgeographischen Struktur — kontinentale (ländische) Züge aufweist und daher auch in der Wirtschaft, Staatenbildung und Politik kontinental orientiert ist. Das Außen sind die Randgebiete, die ozeanische (meerische) Züge tragen.

Fast immer sind die Randgebiete gegenüber den Innengebieten bevorzugt, und zwar in doppelter Beziehung: Durch ihr besseres Klima und durch ihre günstigeren Verkehrsverhältnisse. Das ozeanische Klima bringt die notwendige Feuchtigkeit und mildert die Temperaturschwankungen. Das Meer als billigste und beste Straße der Welt verbindet die einzelnen Teile des Küstengebiets untereinander und mit aller Welt; allerdings gewährt es auch dem Feind und Seeräuber und verderblichem fremden Einfluß bequemsten Einlaß. Dagegen ist das Innengebiet klimatisch durch die meist geringere Feuchtigkeit und die stärkeren Temperaturschwankungen und verkehrstechnisch benachteiligt.

Diese Unterschiede werden gemildert:

wenn das Land einigermaßen gleichmäßig und nur schwach ansteigt;

wenn die etwa vorhandenen Randgebirge niedrig sind oder tiefe breite Sättel aufweisen, so daß die Regenwinde eindringen können;

wenn im Innern des Landes hohe Gebirgszüge vorhanden sind, an denen sich die Regenwinde entladen (vgl. den Nordhang der Alpen

[1] Der deutsche Ingenieur, der als Verkehrstechniker etwa zum Eisenbahnbau in den Orient geht, sollte immer darauf gerüstet sein, daß sein Rat auch in wasserwirtschaftlichen Fragen erbeten wird, und daß klare und genaue Antworten und Vorschläge erwartet werden; er muß also über die notwendigen Kenntnisse — namentlich auch in der Geologie! — verfügen. Nirgendwo wird man, sobald man als Bauingenieur erkannt ist, so viel über Wasser gefragt als im wasserarmen Orient.

und den Südhang des Himalaya; auch in Anatolien gibt es vereinzelt solche Gebirgsstöcke);

wenn gute schiffbare Ströme vom Meer in das Landesinnere hineinführen, in deren Tälern auch die Eisenbahnen billig gebaut und betrieben werden können; dies ist im Mittelmeergebiet im allgemeinen aber nicht der Fall.

Dagegen werden die Unterschiede zwischen Rand- und Innengebiet verschärft:

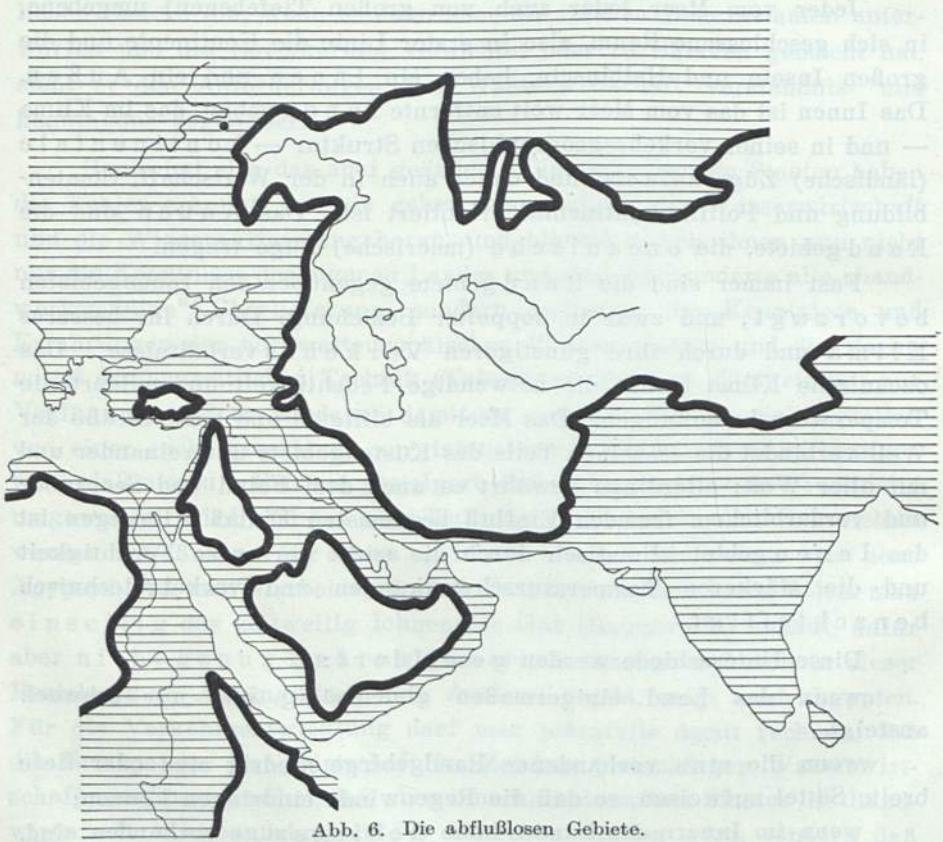


Abb. 6. Die abflußlosen Gebiete.

wenn hohe Randgebirge das Landesinnere gegen das Meer und die Regenwinde abriegeln;

wenn die Flüsse und ihre Täler schlecht entwickelt sind; hierbei werden die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse besonders schlimm;

wenn infolge des Gebirgsaufbaus im Innern abflußlose Gebiete entstehen, was gemäß Abb. 6 leider in Kleinasien, in Iran und in

größtem Maßstab in Innerasien der Fall ist. — Die Randgebiete Asiens, d. h. die Monsunländer, hat man den „Goldsaum am Bettlergewand Asiens" genannt; in dieser Bezeichnung kommt der hohe Wert der Randgebiete (von Vorderindien bis Japan) und die Armut des ungeheuren Innengebiets klar zum Ausdruck.

Die meisten Landschaften des Mittelmeer-Raumes sind nun durch die oben erwähnten großen Kettengebirge vom Meer mehr oder weniger scharf getrennt, und es ist daher von größter Bedeutung für das Hinterland, ob und inwieweit es den vom Meer kommenden Regenwolken gelingt, über die Gebirge hinüber in das Binnenland vorzudringen.

Diese Frage ist schon für die verhältnismäßig kleinen Einzelgebiete, z. B. Spanien, Mittel- und Unteritalien oder auch nur Sizilien, von entscheidender Bedeutung; hier sind die Randgebiete infolge der guten Beregnung besonders wertvoll, die Innengebiete aber sehr schwach; die Randgebiete gehören zu den dichtest besiedelten Gebieten der Erde, vgl. die Umgebung von Porto, Malaga, Genua, Neapel, Palermo (1000 Bewohner auf 1 qkm!) und Catania; dagegen wohnen in den Innengebieten auf weiten Flächen womöglich nur einige Hirten; in ganz Unteritalien nebst Sizilien und Sardinien liegen alle Städte über 50 000 Einwohner an der Küste — mit nur zwei Ausnahmen (Foggia und Caltanissetta); im kleinen und scheinbar so einheitlichen Sizilien schwankt die Volksdichte von 1 bis 13! Noch wichtiger ist aber die Abhaltung der Regenwinde vom Landesinnern in den großen Landschaften, namentlich in Kleinasien und Iran; die Großräume der Sahara und Arabiens, also die saharisch-arabische Tafel, brauchen in diesem Zusammenhang nicht besonders erörtert zu werden, da ihr Wüstencharakter bekannt ist.

Für die Erkenntnis der Klimaverhältnisse ist für zwei große Gebiete noch folgende Erscheinung von Bedeutung: Kleinasien und Iran zeigen in ihrem Höhenaufbau und ihren Gebirgszügen gewisse Ähnlichkeiten untereinander. Hierbei ist Kleinasien ein kleineres Abbild von Iran, und beide sind kleinere Abbilder von Hochasien.

In diesen drei Gebieten strahlen nämlich von je einem sehr hochgelegenen Zentralmassiv je zwei lange, hohe Gebirgszüge aus, die die drei Gebiete als Randgebirge umklammern, nämlich:

in Hochasien, vom Pamir ausstrahlend, der Tienschan und der Himalaya, mit ihren Fortsetzungen nach Osten;

in Iran, vom Pamir ausstrahlend die nordiranischen Ketten, endend im Elburs und die südiranischen Ketten, die in einem großen Bogen bis Kurdistan und dem Ararat verlaufen;

in Kleinasien, von Hoch-Armenien (Ararat) ausstrahlend, im Norden das Pontische und im Süden das Taurische Randgebirge.

Die Randgebirge fallen fast überall nach außen, also gegen das Meer und gegen die Tiefebenen steil ab; dagegen ist der Abfall nach innen, also gegen das von ihnen eingeschlossene Gebiet, größtenteils ziemlich flach, und er hat auch eine geringere Höhe, weil das eingeschlossene Innengebiet Hochland ist; Hochasien liegt 3000 bis 4000 m, Iran 1000 bis 1400 m, Anatolien 700 bis 1100 m hoch.

2. Die Pflanzen- und Tierwelt.

Im natürlichen Pflanzenkleid der Mittelmeerländer ist die charakteristischste Erscheinung die Waldarmut und die Waldverwüstung; sie ist für die Wirtschaft ungünstig, für den Verkehr in gewissen Beziehungen richtungweisend. Das Gebiet war ursprünglich wohl weithin mit Wald bedeckt, aber der Wald war schwächer als unser nordischer Wald: er war lichter, die Bäume waren kleiner, das Unterholz weniger entwickelt. Und dann hat eine mehrtausendjährige Kultureinwirkung den Wald verbraucht. Vielfach wurde die Waldverwüstung durch besondere Umstände beschleunigt, namentlich durch den starken Bedarf an Bauholz für Pfahlgründungen und Schiffe. In Anatolien hat der Weltkrieg dem an und für sich schon spärlichen Waldbestand schwer geschadet; mußten doch, um den großen Holzbedarf in dem an Kohlen und Bauholz so armen Land zu decken, besondere Entwaldungsstichbahnen in entlegene Waldtäler vorgetrieben werden. Statt des Waldes sind weite Gebiete von der Macchie überwuchert, einem dichten Gestrüpp aus vielen Arten immergrüner Sträucher. — Die Waldverwüstung können wir wohl am besten in Dalmatien studieren, wo die Verkarstung erschreckend weit vorgeschritten ist.

Man nimmt heute ja auch an, daß die hohe Kultur der Maya in Mittelamerika an der Waldverwüstung zugrunde gegangen ist: Einst lagen an den Ufern weiter klarer Seen ihre Städte. Von waldigen Höhen flossen Bäche und Flüsse und bewässerten die fruchtbaren Tiefebenen. Ackerbau, Handel und Schiffahrt über die Seen brachten großen Reichtum, von dem die Ruinen noch heute Zeugnis ablegen. Aber die Ebenen vermochten allmählich die wachsenden Volksmengen nicht mehr zu ernähren. Da rodete man den Wald immer weiter an den Hängen hinauf, um auch hier Weizen und Gerste und vor allem Mais zu bauen. Und nun kam das Verhängnis: Als die Wassermassen der tropischen Regenzeit herniederprasselten und nicht mehr vom Walde aufgefangen wurden, schwemmten sie den guten Boden von den Höhen

herab, zerrissen auch die Äcker in den tieferen Lagen und lagerten das Erdreich in den Seen ab; die Schiffahrt mußte eingestellt werden, ein Lebenszweig war abgeschnitten. Bald wichen die Fluten der Seen weiten Morästen, in denen die Erreger von Malaria und gelbem Fieber riesige Brutstätten fanden. Das einst gesunde Land wurde zu einer Seuchenhölle, in der ganze Stämme dahingesiecht sein müssen. Die übrigen flohen verarmt, von Krankheiten zermürbt aus der Heimat; die Maya zerstreuten sich. Und im Laufe von Jahrhunderten hat der Wald die Stätten einst blühenden Lebens wieder überwuchert.

Eine auch für den Verkehr wichtige Folge der Holzarmut ist die Bevorzugung des Steinbaus und die außergewöhnlich guten Leistungen der Steinbautechnik; von ihnen muß der Ingenieur für seine Hoch- und namentlich für seine Brückenbauten Gebrauch machen. — Es ist bezeichnend, daß sich keine Eisenbahnverwaltung so eifrig um die (Eisen-)Betonschwelle bemüht wie die italienische.

Für die Nutzpflanzen kann man, namentlich im Hinblick auf ihre geographische Verteilung und demgemäß auf das örtliche Aufkommen der aus der Pflanzenwelt stammenden Verkehrsgüter — folgende Gliederung vornehmen, die hauptsächlich von den Niederschlägen, der Rand- und Binnenlage und dem Höhenaufbau ausgeht:

a) Gebiete **mit** Regen,

bei denen aber u. U. künstliche Bewässerung zur Ergänzung und zur Rationalisierung der natürlichen Wasserverhältnisse hinzukommt:

1. Gebiete mit Frühjahrs- und mit Sommerregen; in ihnen gedeihen Pflanzen, deren Hauptvegetationszeit im Sommer liegt; zu nennen ist hier vor allem der Mais.

2. Gebiete ohne Sommerregen; in ihnen gedeihen ohne künstliche Bewässerung die drei Hauptgewächse, die von altersher die Grundlage der bäuerlichen Wirtschaft der Mittelmeerländer bilden und die wichtigsten Handelsgüter gewesen sind: Weizen, Oliven und Wein. Der Weizen (Winterweizen) wird hier reif, ehe die Sommerdürre einsetzt, er wird bei Rom schon Anfang Juli, bei Neapel Anfang Juni, auf Sizilien Ende Mai (!) geerntet; der Ölbaum und der Weinstock holen sich auch während der Dürre das notwendige Wasser aus dem Untergrund.

In die gleichen Gebiete ohne Sommerregen (bzw. in bestimmte Teile von ihnen) hat der Mensch aber auch Nutzpflanzen eingeführt, die der Sommerhitze zum Reifen bedürfen, die aber die Sommerdürre nicht er-

tragen, die also der künstlichen Bewässerung (als Zusatz) bedürfen; außerdem können sie starke Kältegrade nicht ertragen, sie sind also der Nähe des im Winter wärmenden Meeres bedürftig; und schließlich sind sie an niedrige Höhen gebunden. Es sind die mittelmeerischen Edelfrüchte: Zitronen, Apfelsinen, Feigen, Mandeln, dazu auch Tabak und sogar Zuckerrohr, die in den prachtvollen Fruchthainen der schmalen Küstensäume in sorgfältigster Gartenkultur gezogen werden und zusammen mit Obst und Gemüse (und auch Kartoffeln) für viele Länder die wichtigste wirtschaftliche Grundlage und den bedeutendsten Teil ihrer Ausfuhr darstellen. Vom Verkehrsstandpunkt ist hierbei zu beachten, daß diese Ausfuhrgüter, da sie an der Küste wachsen, zwar mit kurzen Überlandtransporten das Meer erreichen, aber hohe Anforderungen an die Güte der Beförderung (Schnelligkeit, Pünktlichkeit) stellen.

b) Gebiete **ohne** Regen.

Steppen, die fast regenlos sind, treten in kleinen Flächen schon in Spanien auf; beherrscht werden von der Steppe weite Gebiete der Atlasländer und Tripolitaniens, des Anatolischen Hochlands, des inneren Syrien und des Zweistromlands. In ihnen und in den Wüsten ist Ackerbau nur bei künstlicher Bewässerung möglich; die gewaltigen Leistungen früherer Zeiten sind bekannt. Erzeugt werden vor allem die für den Verkehr lohnenden Massengüter Getreide und Baumwolle. Wo immer jetzt die künstliche Bewässerung energisch in Angriff genommen wird, ist der Verkehrstechniker berechtigt, mit einer künftigen starken Zunahme der Verkehrsmengen und des allgemeinen Wohlstands zu rechnen.

Hierzu sei noch angeführt:

Da der Westen der Mittelmeerländer besser beregnet ist als der Osten, und da im Westen ohne künstliche Bewässerung die drei obengenannten, so bedeutungsvollen Hauptgewächse: Weizen, Oliven und Wein angebaut werden können, so konnte im Westen der freie, mit der Scholle verwurzelte Bauer entstehen, und diese so günstige Tendenz wurde noch durch die Anlage der Fruchthaine mit der in ihnen notwendigen hochentwickelten Gartenkultur verstärkt. Im Osten wirkt sich dagegen die Zwangsberieselungswirtschaft der riesigen Flächen stark nach der Richtung des Großgrundbesitzes aus. In diesem Unterschied liegt hauptsächlich und ursprünglich die Verschiedenheit zwischen der „europäischen" und der „orientalischen" Welt begründet. — Daß man auch im Westen vielfach zur Latifundien-

wirtschaft übergegangen ist, ist nicht natürlich begründet, sondern wider die Natur geschehen, und es hat sich im Untergang des Römischen Weltreichs bitter gerächt: aber am übertriebenen Großgrundbesitz kranken heute noch viele Länder des Mittelmeerraums, namentlich Spanien und Unteritalien—Sizilien. Hier sind die Agrarverhältnisse und hiermit die wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und innerpolitischen Zustände vielfach deshalb besonders ungünstig, weil die Großgrundbesitzer nicht mehr auf dem Land, sondern in der Großstadt wohnen und ihren Besitz an spekulativ eingestellte Großpächter verpachten, die ihn dann an die Kleinpächter weiterverpachten. Hiergegen kämpfen jetzt die Regierungen an.

Die außerordentliche Bedeutung des Wassers für die künstliche Bewässerung der schon in Kultur stehenden Gebiete und neuer in Kultur zu nehmender Gebiete muß auch zu schweren politischen Auseinandersetzungen führen. Am nächsten dürfte die über die Quellflüsse des Nils auftauchen. Diese Flüsse gehören Abessinien, von ihrem Wasser abhängig aber ist die Wirtschaft der Ägypter im Niltal und die der Engländer im Sudan, und dabei erheben die Italiener Ansprüche auf Abessinien, und die Japaner haben dort Baumwollkonzessionen. Im Zweistromland und in Ägypten haben die Herrscher meist im Oberland gesessen, weil das Unterland von denen abhängig ist, die die Herrschaft über das Wasser haben; und die Macht der Priester dürfte zum großen Teil darauf beruht haben, daß sie als Astronomen, Mathematiker, Geodäten und Wasserbauer die Wasserwirtschaft wissenschaftlich beherrschten.

Über die Nutztiere des Mittelmeergebiets genügen folgende Angaben:

Abgesehen von den an bestimmte Gegenden gebundenen großen Tieren, Kamelen, Pferden, Rindern, Büffeln, die neben Eseln und Maultieren auch für die Verkehrsbedienung wichtig sind, ist die Viehwirtschaft hauptsächlich auf die kleinen Tiere, Ziegen und Schafe, gerichtet; sie sind die Hauptlieferanten von Fleisch, Fett und Fellen. Die Bewirtschaftung ist extensiv. Die Hirten ziehen vielfach nomadisierend umher, und da Feld- und Viehwirtschaft oft getrennt sind, kommt es oft zu den oben angedeuteten Auseinandersetzungen zwischen Bauern und Hirten. Der Mangel an Rindern hat einen Mangel an Dung zur Folge, worunter die Landwirtschaft naturgemäß leidet; in neuerer Zeit bringt die Einfuhr von künstlichen Düngemitteln in einzelnen Gebieten eine Belebung des Verkehrs. Wichtig, namentlich auch für die Ausfuhr, ist die Bienen- und Seidenraupenzucht. Sehr groß ist die Bedeutung der Seefischerei, zu der auch die Schwammfischerei gehört.

3. Die gewerbliche Tätigkeit.

Die Gewerbe der Mittelmeervölker haben sich in tausendjähriger Überlieferung aus dem Handwerk entwickelt. Sie stützen sich in ihrer stofflichen Grundlage auf bestimmte Erzeugnisse der Landwirtschaft und Tierzucht (Wein, Öl, Wolle, Seide, Leder), auf die guten Natursteine (Marmor) und Erden und auf die Metalle (Kupfer, Zinn, Silber, auch Eisen, Blei und Quecksilber), ferner auf Schwefel und Salz; Baumwolle wird heute als der Menge nach wichtigster Rohstoff der Textilindustrie in die meisten Länder eingeführt, aus Ägypten aber ausgeführt. Neben diesen Stoffgrundlagen ist aber die menschliche Arbeitskraft der wichtigste Faktor: Die tausendjährige Tradition hat die gewerblichen Techniken immer mehr verfeinert und die Geschicklichkeit und den guten Geschmack der Männer, Frauen und Mädchen ungewöhnlich stark gesteigert; die Gewerbe gehen daher vielfach in Kunstgewerbe über, vergleiche die feinen Wollgewebe, die Seidenwaren, die Stickereien, die Marmor- und anderen Steinmetzarbeiten, die Metallverarbeitung, die Waffen, die kunstgewerblichen Lederarbeiten, die Teppichknüpfung; es ist bezeichnend, daß heute in der ganzen Welt für bestimmte Erzeugnisse der Metall- und Waffentechnik und der Textilindustrie arabische (und persische) Bezeichnungen üblich sind.

Neben diesen auf die Erzeugung von hochwertigen und Luxuswaren gerichteten Gewerben hat sich aber bisher die eigentliche Groß- und Schwerindustrie (außer in Italien und einzelnen Gebieten Spaniens) im Mittelmeerraum noch nicht entwickelt; Schuld hieran trägt der Mangel an Kohle, die geringere Unternehmungslust und die größere Anspruchslosigkeit der Bevölkerung. Infolgedessen werden heute noch Rohstoffe (Eisenerze, Wolle, Tabak, auch Baumwolle) zur Weiterverarbeitung ausgeführt, hauptsächlich nach Nordwesteuropa. Dagegen müssen viele Industrieerzeugnisse — und Kohlen! — eingeführt werden; die wichtigsten Einfuhrwaren sind Baumwoll-, Stahl- und Wollwaren, Maschinen, Zucker (!), Papier, Tee, Kaffee und Kakao, Chemikalien und natürlich Kohlen.

Das Mittelmeergebiet steht aber zur Zeit bezüglich der Industrialisierung an einem Wendepunkt: es geht eine starke Industrialisierungswelle durch alle diese Staaten. Die Gründe hierfür sind: man will die Abhängigkeit von der Industrie und dem Kapital Nordwesteuropas und Nordamerikas abschütteln; insbesondere will man unabhängig werden von der fremden Kohle — durch Erschließung der eigenen Kohlenfelder (Türkei), durch die Ausnutzung von Wasserkräften und vor allem durch das Öl; außerdem will man die „Rüstungsindustrie" möglichst weit entwickeln, seitdem die Materialschlachten gezeigt haben, daß Waffen,

Munition, Verkehrsmittel u. U. noch wichtiger sein können als Menschen; man will die eigenen Erzeugnisse (Wolle, Tabak, auch Baumwolle und Erze) selber verarbeiten, vergleiche als Parallelerscheinung die Abwanderung der Baumwollindustrie aus den Neu-England-Staaten in die die Baumwolle erzeugenden Südstaaten. Die Staatslenker und Wirtschaftsführer des Mittelmeergebiets haben viel Mut und Zutrauen zu dieser Industriepolitik, und sie werden wohl nicht enttäuscht werden.

Bei der Abschätzung der hierfür vorhandenen Chancen sollten wir Nordwesteuropäer nicht in den immer wieder zu beobachtenden Fehler verfallen, daß wir selbstsicher auf die gewerblichen Fähigkeiten und Charaktereigenschaften der südlichen Völker und der „Orientalen" herabsehen. Wir schreiben uns mehr Unternehmungsgeist, Arbeitsfreude, Lernbegierde, Ausdauer, Zuverlässigkeit zu; insbesondere sind die Leute, die nie im Orient gewesen sind, mit solchen Werturteilen schnell bei der Hand. Aber wir sollten mit solchen Urteilen etwas vorsichtiger sein. Was den Unternehmungsgeist anbelangt, so haben im Mittelmeerraum immer typische Handelsvölker gesessen, die sich an kaufmännischen Fähigkeiten von keinem anderen Volk übertreffen lassen; was Arbeitsfreude und Fleiß anbelangt, so treten uns dort allerdings gewisse Arten von Zeitvertreib recht augenfällig entgegen, die wir durch die reichlich unhöflichen Bezeichnungen „Nichtstun, Herumlungern, Faulenzen" usw. kritisieren; für uns selber aber haben wir für ungefähr dieselben „Tätigkeiten" recht vornehme Bezeichnungen, z. B. „Dinieren, Soupieren, Fünf-Uhr-Tee, Bridge" usw. Und was die Kapitalkraft anbelangt, die jenen Ländern noch mangelt, so sollten wir doch nicht vergessen, daß das internationale Kapital nach Volk und Vaterland nicht fragt; ohne Rücksicht auf das eigene Volk verlegt es die Produktion in die Gebiete, in denen man an den „Farbigen" so billige Arbeitskräfte hat, mag auch der weiße Arbeiter (und Bauer) zugrunde gehen. — Ägypten errichtet jetzt Stickstoffabriken, die Türkei Papier- und Kunstseidenfabriken, Spinnereien und Webereien, ein Hochofenwerk und mehrere große Kraftwerke.

Anhang:

Sizilien als Vergleichsland.

Wer sich für die klimatischen und wirtschaftlichen oder auch für die Verkehrsprobleme des östlichen Mittelmeerraums besonders interessiert, aber nicht Gelegenheit hat, das Gebiet aus eigener Anschauung kennenzulernen, der sei darauf hingewiesen, daß es ein Land gibt, das man bequem und verhältnismäßig billig erreichen und bereisen kann, das in seinen klimatischen und wirtschaftlichen Verhältnissen vielen

Gebieten des näheren Orients nahesteht und auch wegen seiner Geschichte für den Vergleich gut geeignet ist, nämlich Sizilien.

Sizilien — ohne dessen Kenntnis man nach Goethe auch von Italien kein richtiges Bild hat — zeigt ganz eigenartige geologische, geographische, klimatische und damit wirtschaftliche, geschichtliche und verkehrstechnische Verhältnisse:

Im groben gesehen besteht Sizilien aus den beiden charakteristischen Hauptlandschaften:

1. den Küstensäumen und
2. dem Innengebiet.

Diese beiden Hauptlandschaften zeigen in Klima, Wirtschaft, Bevölkerung, Geschichte, Kultur, Verkehr die oben angedeuteten Unterschiede des Außen und Innen:

Als Außen, also als Randlandschaften, sind die schmalen, zum Teil sehr schmalen Küstensäume zu bezeichnen, die dem Einfluß des Meeres voll unterliegen. Sie sind verkehrstechnisch gut aufgeschlossen, zumal eine Fülle von guten Häfen vorhanden ist, können daher ihre Erzeugnisse bequem und billig nach aller Welt absetzen, sind aber auch durch Fremde (Seeräuber und Eroberer) stark bedroht. Sie sind klimatisch begünstigt, denn sie sind (fast überall) ausreichend beregnet und durch die Nähe des Meeres gegen die allzustarken Extreme der Sommerhitze und Winterkälte geschützt. Die Küstensäume sind daher sehr fruchtbar, und eine fleißige, geschickte und durch tausendjährige Erfahrung geschulte Bevölkerung weiß eine erstaunliche Fülle von höchstwertigen Früchten (Südfrüchte, Öl, Wein, Mandeln, Pfirsichen, Gemüsen) aus den verhältnismäßig kleinen Flächen herauszuholen. Die Wirtschaftsform ist hierbei — trotz des Großgrundbesitzes — überwiegend die des kleinbäuerlichen Betriebs (Pachtbetrieb); die Betriebsform ist fast überall der Hackbau; in großem Umfang wird künstliche Bewässerung als Ergänzung für die im Sommer aufhörenden Regen hinzugezogen. Die Küsten sind daher sehr dicht besiedelt; nur hier liegen die größeren Städte, von hier aus wird das wirtschaftliche, politische und kulturelle Leben der ganzen Insel bestimmt.

Das Innen, also das geschlossene Binnengebiet, ist dagegen klimatisch ungünstiger gestellt; es hat nämlich keine Sommerregen, und es können daher nur Pflanzen gezogen werden, die entweder der Sommerdürre standhalten (Wein, Oliven) oder eine frühe, kurze Vegetationsperiode haben (Weizen, Bohnen). Die wichtigste Nutzpflanze im Innern ist der Weizen; er hat früher Sizilien zur „Kornkammer

Roms" gemacht, allerdings auf der Grundlage der Latifundienwirtschaft, die ihre Sklaven rücksichtslos ausnutzte; denn die Schwierigkeiten des Ackerbaus sind groß: das Land ist gebirgig und vielfach regelrecht zerklüftet, die Felder sind daher oft sehr steil, wodurch Bestellung und Ernte erschwert werden und vielfach besondere Schutzmaßnahmen gegen die niederschießenden Wasser notwendig werden. Die Felder sind mit Felsen und Steinen übersät, wodurch das Pflügen so erschwert wird, daß vielfach Hackbau notwendig ist; zum Pflügen fehlt es auch vielfach an starken Zugtieren. Dem geringen Rinderbestand entsprechend herrscht ein großer Mangel an natürlichem Dünger; man geht aber jetzt mehr und mehr zur Einfuhr von Kunstdünger über. Schließlich ist auch auf die äußerst ungünstige Siedlungsform hinzuweisen: in Sizilien gibt es fast keine Dörfer, Weiler und Höfe, sondern eigentlich nur Städte; die Quellenarmut und das Schutzbedürfnis gegen Räuber und Seeräuber haben auch die Bauern in Städte eng zusammengepreßt; vielfach liegen diese auf den Kuppen steiler Berge, und die Bauern müssen oft stundenweite Wege zwischen Feld und Wohnung zurücklegen; auch zwischen den Städten und ihren Bahnhöfen sind Höhenunterschiede von mehreren hundert Metern nicht ungewöhnlich. Durch diese Siedlungsweise wird natürlich die Produktion verteuert und die Lebenshaltung herabgesetzt. Eine Folge all' dieser Schwierigkeiten ist der geringe Ertrag: im warmen Sizilien werden vom Hektar nur 16, im kalten Deutschland dagegen 27 Hektoliter Weizen vom Hektar geerntet! Eine Folge des Düngermangels ist der starke Anbau von Bohnen (dicken Bohnen, Puffbohnen), die im Fruchtwechsel mit dem Weizen angebaut werden und während der trockenen Jahreszeit, wenn die Tiere keine Nahrung in der Natur finden, verfüttert werden; Weiden und Wiesen sind selten.

Wenn wir vorstehend von zwei „Hauptlandschaften" gesprochen haben, so ist aber noch darauf hinzuweisen, daß sich innerhalb jeder Hauptlandschaft noch große Unterschiede zeigen:

Was die Küstensäume anbelangt, so zeigt z. B. die in der Luftlinie nur rd. 150 km lange Küste von Messina bis Syrakus vier Landschaftsbilder:

a) Vorherrschend und immer wiederkehrend ist die steil aufsteigende, stark zerrissene Küste. An ihr sind die kleinen Fruchthaine mühsam dem Fels und Stein abgerungen, wobei in weitem Umfang Terrassenbau notwendig ist; große Fruchthaine finden sich hier aber auf dem angeschwemmten Vorland.

b) Der Ätna, geologisch ganz aus dem Rahmen fallend, mit einem Durchmesser von etwa 35 km und einem unteren Umfang von rd. 145 km, zeigt bei seiner großen Höhe (3280 km) verschiedene Vegetationsstufen

übereinander; von seinen ziemlich flachen Hängen zeigen die unteren Teile üppigsten Gartenbau auf Wein und alle Südfrüchte, die mittleren vor allem Wälder von Edelkastanien, Kirsch- und Apfelbäumen, die oberen unsere nordischen Waldformen. Der Südosthang gehört zu den dichtest besiedelten Gebieten der Erde; — und dies trotz der furchtbaren Zerstörungen durch die Lavaströme, deren letzter, vom November 1928, noch nicht erkaltet ist.

c) Die Ebene von Catania ist flach und teilweise versumpft und daher malariagefährdet. Sie ist hauptsächlich dem Ackerbau (Weizen) gewidmet, trägt aber auch viele große Fruchthaine.

d) Im Gebiet von Augusta-Syrakus fällt die Entwaldung besonders stark auf; Fels und Stein herrscht in der Landschaft vor; dazwischen aber sind Haine üppigster Fruchtbarkeit eingesprengt; grotesk ist der Unterschied von wüst und fruchtbar besonders in der Umgebung von Syrakus.

Wer nun Gelegenheit hat, Sizilien zu sehen, der kann sich vorstellen, daß es in Kleinasien und im westlichen Syrien nicht viel anders aussieht, und daß daher auch das landwirtschaftliche Leben jener ferneren Länder ähnliche Züge trägt.

Vom Innengebiet Siziliens läßt sich als eine besondere Landschaft das Gebiet der Schwefelgewinnung aussondern; hier tritt die Öde in der Landschaft mit überwältigender Kraft in Erscheinung — wie sonst nur in der Felsensteppe und Felsenwüste. Übrigens kann man hier an den vielen verlassenen Gruben, verfallenen Öfen und alten Halden sehen, daß der Bergbau vielfach zum Erliegen gekommen ist, was aber nicht etwa nur auf Erschöpfung der Vorkommen, sondern hauptsächlich wohl auf die primitive Technik zurückzuführen ist; dagegen zeigen sich die neuzeitlich eingerichteten Betriebe in reger Tätigkeit.

Auch aus der Geschichte Siziliens kann man manches lernen, was für die Geschichte und die heutigen politischen Verhältnisse Vorderasiens, insbesondere seiner Küstengebiete lehrreich ist — vor allem das eine: diese Gebiete, von den Göttern gesegnet, aber von den Dämonen heimgesucht, sind nur glücklich, solange sie politisch mächtig sind, und in solchen Zeiten steigen sie, gestützt auf ihre Fruchtbarkeit und ihre Verkehrslage, zur höchsten wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Blüte auf; sobald aber die politische Macht sinkt, werden sie die Beute der begehrlichen Nachbarn und der über das Weltmeer kommenden Fremden, und das ehedem so reiche Land geht einer langen Verfallzeit entgegen; und auch darin zeigt sich die

Ähnlichkeit, daß durch den Einbruch der Fremden die einheimische Bevölkerung immer mehr mit fremdem Blut durchsetzt wird.

Sizilien hat (wie so manche Teilgebiete des von uns betrachteten Raumes) eine glänzende Lage (geographische Lage, Verkehrslage). Mit seinen drei Küsten schaut es nach drei Kontinenten: gen Norden nach Europa, gen Osten nach Asien, gen Süden nach Afrika; da wir aber oben festgestellt haben, daß man die Bedeutung des Wortes „Kontinent" nicht überschätzen soll, so wollen wir uns mit der Hervorhebung der Zentrallage im Mittelmeerbecken begnügen; hierdurch ist die Insel zum schicksalschweren Schnittpunkt der Kraftlinien des Mittelmeers geworden, so wie es die von uns besonders zu betrachtenden, weiter östlich gelegenen Gebiete für den weiteren Rahmen Mittelmeer—Vorderasien immer gewesen sind und in besonders hohem Maße in der Gegenwart sind.

Sizilien „schaut nach drei Kontinenten"; das ist richtig; aber wirklich schauen kann es nur, wenn es mächtig oder wenigstens gesichert ist; da es aber für sich klein und schwach ist, so schauen im allgemeinen die großen Nachbarn auf die Insel hin, und zwar mit begehrlichen Augen auf ihren Reichtum und auf ihre wichtige Verkehrslage, und darum kommen sie als offene Seeräuber und ehrliche Feinde, oder auch als menschenfreundliche Händler und Kolonisatoren und setzen sich in dem Land fest, sei es mehr in der Absicht, das Land wegen seiner Fruchtbarkeit selber auszunutzen (friedlich zu durchdringen), sei es mehr in der Absicht, das Land wegen seiner Verkehrslage als Stützpunkt und Sprungbrett zu anderen Gebieten zu benutzen. So zeigt das so gesegnete und doch so unglückliche Land nur wenige Höhepunkte in seiner Geschichte: Die Zeit des Dionys, der Sarazenen (827 bis 1072) und des großen Hohenstaufen Friedrich; im übrigen ist Sizilien nicht Subjekt, sondern Objekt der Geschichte; Griechen, Punier, Römer, Germanen, Byzantiner, Araber, Normannen, Deutsche, Spanier, Franzosen haben hier gekämpft, bis endlich 1860 das wechselvolle Schicksal dem Frieden wich. — Man vergleiche hiermit die Geschichte von Kleinasien, Syrien und Ägypten.

Zweiter Hauptabschnitt.

Der Verkehr im östlichen Mittelmeer-Raum.

A. Die geschichtliche Entwicklung des Verkehrs.

Die allgemeine Geschichte des betrachteten Raums besteht aus zwei Hauptabschnitten, die — sehr bezeichnend für die Bedeutung des Verkehrs! — durch ein Verkehrsereignis voneinander geschieden werden, nämlich durch die im Zeitalter der großen Entdeckungen erfolgte

Erschließung des Atlantischen Ozeans und seine Eingliederung in den Weltverkehr. Bis zu dieser Zeit, also bis etwa 1500, war die Geschichte der „Welt" — aber abgesehen von den chinesischen, indischen und amerikanischen Kulturkreisen! — die Geschichte des Mittelländischen Meers, und dieses war das Zentrum des wirtschaftlichen, politischen, religiösen und kulturellen Weltgeschehens, und in Handel und Verkehr war das Mittelmeer „das Weltmeer". Dann aber ist es entthront worden durch den Atlantischen Ozean, der zum Weltmeer aufstieg, in dieser Stellung aber heute durch den Großen Ozean bedroht wird. Das Mittelmeer ist hierdurch für den zweiten Zeitabschnitt zu einem Nebenmeer herabgesunken. Dieser besteht wieder aus zwei Unterabschnitten, die — wieder sehr bezeichnend! — durch ein Verkehrsereignis voneinander geschieden werden, nämlich durch die Eröffnung des Suezkanals (1869), der das Mittelmeer aus seiner Abgeschiedenheit erlöste und es zum zweitwichtigsten Verkehrsweg der Welt und zur wichtigsten Durchgangsstraße machte.

Im ganzen Verlauf dieser wechselvollen Geschichte ist das Schwergewicht des Mittelmeerverkehrs zwischen Ost und West hin- und hergependelt; der östlichste Punkt lag hierbei im Zweistromland, der westlichste im Tyrrhenischen Meer (in Rom). Hierbei war die Lage fern im Osten nach den gesamten geographischen Verhältnissen eher berechtigt als fern im Westen; die zeitweilige Lage des Schwerpunkts in Rom war unnatürlich und ist nur durch die machtpolitischen Verhältnisse und die auf ihnen beruhenden, ungesunden, wirtschaftlichen Zustände zu erklären. Rom arbeitete nämlich mit ganzen Heeren von Sklaven und mit einem ungeheuerlichen Verbrauch von Menschen, und es war eine nur verzehrende, also nur einführende Stadt die aber die aus aller Welt eingeführten Güter (und Sklaven) nicht bezahlte.

Nachstehend werden vor allem die geschichtlichen Erscheinungen hervorgehoben, die in den heutigen Zeiten Parallelerscheinungen haben; am wichtigsten ist dabei der uralte Kampf um den Durchfuhrhandel und den Durchgangsverkehr zwischen dem Westen (Europa) und dem Osten (China, Indien), der nie zur Ruhe gekommen ist, und der heute wieder so heiß entbrannt ist.

Aus dem Dunkel der Geschichte treten uns zuerst die Staaten entgegen, die sich in den beiden „Groß-Oasen", im Zweistromland und am Nil, bildeten, und zwar mit Ackerbau mittels künstlicher Bewässerung als wichtigster Grundlage. Da diese großen und fast ständig politisch und militärisch mächtigen Staaten wirtschaftlich ziemlich selbstgenügsam (autark) waren, hatten sie keinen starken Anlaß, Außenhandel

zu treiben und den Verkehr außerhalb ihres Landes zu pflegen. Es haben aber zeitweise große Fürsten dem Verkehr viel Aufmerksamkeit geschenkt, teils zu friedlichen Zwecken, nämlich zum Hereinholen ausländischer Baustoffe und fremder Kostbarkeiten, mehr aber noch zu kriegerischen Zwecken, nämlich zur Vorbereitung von Eroberungen und zum Festhalten der eroberten Gebiete. Für die beiden genannten Kernlandschaften war hierbei Syrien friedlich und kriegerisch das wichtigste Ziel, was in seiner so bedeutungsvollen Verkehrslage begründet ist. Es ist nämlich, da die den Verkehr abschreckende Arabische Wüste so weit nach Norden vorstößt, das Verbindungsglied, das Durchmarschland zwischen Ägypten und dem Zweistromland, es ist für beide also das Glacis für die Verteidigung, das Sprungbrett für den Angriff; es bildet außerdem für das Zweistromland die Verbindung mit dem Mittelmeer; für Ägypten hat es diese Bedeutung zwar nicht, denn dieses grenzt unmittelbar ans Meer, die Syrische Küste mit ihren Häfen bildet aber einen sehr guten Rückhalt für einen Feind, der vom Meer her Ägypten angreifen will; Ägypten und der Suezkanal müssen also in dieser Beziehung in Syrien verteidigt werden.

Da die beiden Staaten Kontinental- (Ackerbau-) Staaten waren, haben sie im Verkehr die Binnenwege besonders gepflegt, also die Fluß- und Kanalschiffahrt und den Landverkehr. Dieser bedurfte in der Wüste und Steppe keiner befestigten Wege, wohl aber der Wasser- und Raststationen und des militärischen Schutzes; und hieran hat sich in all den Jahrtausenden und auch unter dem Zeichen des Kraftwagens nichts geändert! Befestigte Wege, also richtige Straßen — gut trassiert, gut gebaut und gut ausgestattet — waren aber notwendig in den fruchtbaren und daher verkehrsreichen Niederungen mit ihrem weichen und feuchten Untergrund und im Hügel- und Gebirgsland mit seinen starken Steigungen und andern Verkehrshindernissen. Hierbei hatten die großen Durchgangsstraßen aber weniger wirtschaftliche als vielmehr strategische und verwaltungstechnische Bedeutung; sie wurden gebaut (und finanziert) für die Verwaltung der großen Reiche und als Aufmarsch- und Etappenstraßen für die geplanten Kriegszüge — (wie heute!).

Über die Linienführung dieser großen Straßen sei hier einiges angedeutet, was auch heute noch teilweise gültig oder wenigstens lehrreich ist: Wie sehr man die Durchquerung der Wüste, namentlich für die Heere, scheute, ergibt sich daraus, daß die große König- und Heeresstraße für die Eroberungszüge der Assyrier von Ninive gegen Phönizien, Palästina und Ägypten in einem Bogen nach Norden bis nach Edessa (Urfa) ausholte. Diese Linienführung war aber unter fachlich richtiger Einschätzung der Verhältnisse des Landes gewählt: die Straße verlief am Südwestfuß der Berge, an der Scheide zwischen

fruchtbarem Boden und Wüste; Die Bagdadbahn hat Pressel nach denselben Gesichtspunkten trassiert; vgl. Birk, a. a. O. S. 51 — eine Parallelerscheinung des Trassierens auf dem Gebirgsfuß oder dem Gebirgsrand bietet die Anlage der „Hellwege" (Höhenwege, Bergstraßen) in Deutschland, sie vermeiden aber nicht die Wüste, sondern die versumpfte Niederung.

Über die Linienführung der Wüstenstraßen schreibt Birk a. a. O. S. 35 (dem Sinne nach): „Für die Linienführung war die Lage der Grünplätze entscheidend; sie bildeten die Winkelpunkte, weil sie Wasser, Früchte und Rasten boten. Hierbei erwiesen sich die Wüstenbewohner mit ihrem hoch entwickelten Spürsinn für Wasser und Grün, mit ihrer gründlichen Kenntnis der Wüste als die besten Hilfskräfte. Zwischen den grünen Festpunkten war an ein dauerndes Festlegen der Straßenlinie nicht zu denken; die Karawanenführer hielten nur die Hauptrichtung von Haltestelle zu Haltestelle fest, zogen aber ihre eigenen Pfade; man vermied die Stellen, wo Leichen von Menschen und Tieren an den Niederbruch einer Karawane erinnerten; man umging Strecken, auf denen Überfälle raublustiger Wüstenbewohner zu befürchten waren . . . War eine Regierung bemüht, eine Wüstenstraße festzulegen, . . . so war dies nur durch Einrichtungen möglich, die wir heute als „Nebenanlagen" ansprechen, die aber für jene Zeit richtungbestimmende Hauptanlagen waren: Ruhe- und Lagerplätze mit Schatten, Wasser und Früchten und mit Schutzbauten gegen Räuber." Der Gedanke, der hier zum Ausdruck kommt, gilt aber auch für die höchstentwickelten Wege, nämlich die Eisenbahn und die Luftwege: Für die Linienführung sind die „Stationen" (Bahnhöfe, Flugplätze) das Maßgebende; dagegen ist der Verlauf der Linie von Station zu Station ziemlich belanglos.

Es ist für das Verständnis der Wege, die heute von Westen her gegen das Zweistromland und Armenien vorgetrieben werden (Bagdadbahn, Eisenbahnbauten der heutigen Türkei, Vortreiben der Verkehrsspitzen von der syrischen Küste aus) lehrreich, sich zu erinnern, wie in grauer Vorzeit der Verkehr von Osten her gegen Europa vorgetrieben wurde. Am wichtigsten (bzw. lehrreichsten) ist hier die Königstraße Susa—Sardes des großen Königs Darius, der die Verwaltung des gewaltigen, aber in allen Fugen krachenden Reichs neuordnete und zu diesem Zweck treffliche Straßen — „Königswege" — schuf. Die wichtigste dieser Straßen ist die in Abb. 7 dargestellte von Susa nach Sardes, der Hauptstadt der westlichsten Provinz, die als solche der natürliche Versammlungsraum für die gegen Europa angesetzten Heere und die Etappeninspektion war. Diese Königstraße — 2500 km lang! — war nicht dem Handel, sondern der Verwaltung und Kriegführung gewidmet, und ihre Baumeister haben den Linienzug daher nicht über die wirtschaftlich wichtigsten Punkte, nämlich die großen Städte gelegt, sondern so bestimmt, daß einerseits die kürzeste Entfernung zwischen den beiden Endpunkten erzielt wurde und daß andrerseits alle Provinzen unmittelbar berührt wurden. Im einzelnen war die Straße sorgfältig trassiert und gut ausgestaltet, besonders auch mit Rasten, die entsprechend dem Tagesmarsch eines Heeres, 22,5 km, Abstand voneinander hatten. — Die Perser verfügten damals über eine hochentwickelte Technik, vgl. den Bau des Kanals, durch den das Vorgebirge Athos abgeschnitten wurde und den Bau der Brücken über den Bosporus und den Hellespont mit 1000 und 3000 m Länge; ihre Kriegszüge gegen Griechenland wurden in jahrelanger Arbeit nicht nur militärisch, sondern auch

verkehrstechnisch sorgfältigst vorbereitet (vielleicht besser als so mancher spätere Kriegszug oder Vormarsch). — Die Königstraße wurde aber von Alexander dem Großen und von den Römern zu ihren Vormärschen nicht benutzt. Warum nicht? Weil der Eroberer das Land fest in seine Hand bekommen muß; hierzu aber ist das wirksamste Mittel die Besetzung der großen Städte; diese aber lagen nicht an der Königstraße; vgl. Birk, a. a. O. S. 63 ff.

Wenn oben angedeutet wurde, daß die großen Reiche Kontinentalstaaten und Ackerbauländer waren, so darf das nicht dahin mißverstanden werden, daß sie den Seeverkehr vollkommen vernachlässigt und nur Eigenhandel (Binnen- und in das Ausland ausstrahlenden Handel

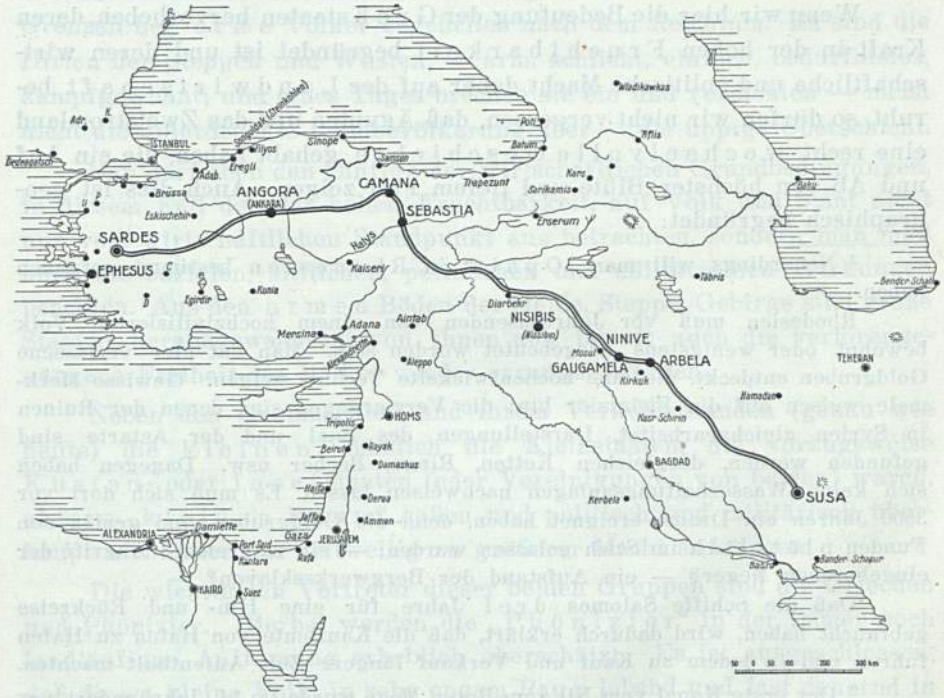


Abb. 7. Die Königstraße Susa-Sardes.

und Verkehr) getrieben hätten. Sie haben vielmehr auch den Durchgangshandel und den Seeverkehr gepflegt. Von Osten führten die alten Landwege von China (die Seidenstraßen) und von Indien her durch Iran zum Zweistromland, von Indien her außerdem die Seewege an der Küste entlang und von Ceylon (mit den Monsunwinden) über den Ozean und durch das Rote Meer; in Ceylon traf man sich mit den Händlern aus China und der Südsee, von hier holte man die Kostbarkeiten (Seiden, Perlen, Edelsteine, Pfauen), gegen deren übertriebene Einfuhr später einsichtsvolle römische Kaiser mit Einfuhrverboten (Kontingentierungen

und anderen zur Zeit hochmodernen Maßnahmen) vorgingen. Wichtig war auch der Anschluß von Südarabien und Ostafrika. — Wo aber das Goldland „Ophir" zu suchen ist, ist immer noch nicht ermittelt; — die Schiffe, die König Salomo aussandte, kamen „in drei Jahren einmal und brachten Gold, Silber, Elfenbein, Affen und Pfauen", aber das Reiseziel wird leider nicht angegeben (Erstes Buch Könige, Kap. 10, Vers 22)[1].

Aus diesen Seefahrten ist auch abzuleiten, welch große Bedeutung von jeher Ägypten als das große Tor zum Roten Meer hat, und es ist zu verstehen, daß sich große Fürsten schon in grauer Vorzeit um den Bau eines „Suezkanals" bemüht haben[2].

Wenn wir hier die Bedeutung der Großstaaten hervorheben, deren Kraft in der hohen Fruchtbarkeit begründet ist und deren wirtschaftliche und politische Macht daher auf der Landwirtschaft beruht, so dürfen wir nicht vergessen, daß Ägypten und das Zweistromland eine recht wechselvolle Geschichte gehabt haben, die ein Auf und Ab von höchster Blüte und tiefem Fall zeigen. Auch dies ist geographisch begründet:

[1] Neuerdings will man „Ophir" in Rhodesien bestimmt gefunden haben. —

Rhodesien muß vor Jahrtausenden von einem hochzivilisierten Volk bewohnt oder wenigstens ausgebeutet worden sein. Man hat hier verlassene Goldgruben entdeckt, die eine hochentwickelte Technik zeigen. Gewisse Merkmale weisen auf die Phönizier hin; die Verzierungen sind denen der Ruinen in Syrien gleichgearbeitet, Darstellungen des Baal und der Astarte sind gefunden worden, desgleichen Ketten, Ringe, Becher usw. Dagegen haben sich keine Wasserhaltungsanlagen nachweisen lassen. Es muß sich dort vor 3500 Jahren ein Drama ereignet haben, denn die Goldgruben sind gemäß den Funden plötzlich im Stich gelassen worden; — ein siegreicher Angriff der eingeborenen Neger? — ein Aufstand der Bergwerkssklaven? —

Daß die Schiffe Salomos drei Jahre für eine Hin- und Rückreise gebraucht haben, wird dadurch erklärt, daß die Kaufleute von Hafen zu Hafen fuhren und in jedem zu Kauf und Verkauf längere Zeit Aufenthalt machten.

[2] Der erste Kanal vom Nil zum Roten Meer wurde im 14. Jahrhundert vor Chr. von Sethos I. und Ramses II. gebaut. Dieser verfiel; es wurde ein neuer Kanal von Necho (619—604 vor Chr.) begonnen, aber erst von Darius (521—486) vollendet; er war zu Kleopatras Zeiten versandet, wurde aber von Trajan wiederhergestellt. Die Araber bauten im 7. Jahrhundert einen neuen Kanal. Die Venetianer wollten die Landenge unmittelbar durchstechen, um ihren durch den Seeweg um das Kap eingeschrumpften Handel wieder zu beleben; Leibniz trat hierfür bei Ludwig XIV. ein. Napoleon ließ 1798 ein Nivellement aufnehmen, das aber mit dem groben Fehler abschloß, daß die Spiegel der beiden Meere einen Höhenunterschied von 9,908 m (wie exakt!!) hätten. Schließlich wurde der heutige Kanal von Negrelli entworfen und von Lesseps gebaut; am 19. November 1869 wurde er von der Kaiserin Eugenie eröffnet; die Feier kostete dem Chediven 20 000 000 Fr.

Diese reichen Tiefländer, die man „Vorzugländer" genannt hat, kranken daran, daß die Masse der Landbevölkerung durch eine kleine Oberschicht wirtschaftlich und kulturell tief herabgedrückt wird; diese Gefahr ist, wie oben angedeutet, besonders kritisch, wenn die Landwirtschaft auf dem Großbetrieb künstlicher Bewässerung beruht. Aus den geknechteten Bauern und Landarbeitern können die Herrschenden zwar Geld erpressen, aber keine das Vaterland froh bejahenden Menschen und keine tüchtigen Soldaten machen. Andrerseits versinkt die fast immer in den wenigen Riesenstädten wohnende Oberschicht in Üppigkeit, Luxus, Weichlichkeit und materielle Gesinnung. Und nun schauen von den Grenzen her arme Völker begehrlich nach dem Reichtum. Es sind die Hirten der Steppen und Wüsten, — arm, schlicht, einfach, bedürfnislos, kampfgewöhnt; und eines Tages brechen sie ein und vernichten — meist nicht die unterdrückte Landbevölkerung aber — die üppige Oberschicht.

Man darf eben den Einfluß der wirtschaftlichen Grundbedingungen, in diesem Fall den der hohen Fruchtbarkeit, auf Volk und Staat nicht nur vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachten, sondern man muß auch die sozialen, sittlichen, politischen und militärischen Wirkungen beachten. Aus den armen Böden der Heide, Steppe, Gebirge sind große Staaten herausgewachsen; von ihnen aus ist oft auch die verlorengegangene Freiheit des Volkes wieder errungen worden.

Neben den Großmächten und ihrem Verkehr standen (genau wie heute) die kleinen, nämlich die Kleinstaaten, die vorzugsweise Küsten- oder Inselstaaten (oder Vereinigungen von beiden) waren, also im „kleinen Raum" saßen und politisch und militärisch überhaupt nicht oder nur zeitweilig zu größerer Macht aufstiegen.

Die wichtigsten Vertreter dieser beiden Gruppen sind die Griechen und Phönizier. Hierbei werden die „Phönizier" in der immer noch landläufigen Auffassung erheblich überschätzt. Es ist ausgeschlossen, daß dieses kleine Volk, in sehr engem Raum lebend und fast dauernd in viele Stadtstaaten zerfallend, in Handel und Schiffahrt oder gar in Politik und Kolonisation all das geleistet haben soll, was ihm zugeschrieben wird. Diese falsche Auffassung ist darauf zurückzuführen, daß die Griechen, aus deren Berichten wir früher fast ausschließlich schöpften, alles mit „phönizisch" bezeichneten, was orientalisch war. In Wirklichkeit handelt es sich bei der Schiffahrt und Kolonisation der „Phönizier" um einen Teil der gewaltigen semitischen Wanderung, die im dritten Jahrtausend vor Christo aus den Steppen und Wüsten heraus den vorderen Orient und dann das Mittelmeer überschwemmte — ähnlich wie einige Jahrtausende später die Araber in die gleichen Gebiete vor-

stießen. Die Phönizier selber haben mit kurzen Unterbrechungen immer unter der Hoheit der Großstaaten gestanden, und nur in deren Schutz sind ihre Hafenstädte zu der großen Bedeutung aufgestiegen. Auch die angeblichen Erfindungen der Phönizier (in Gewerbe und Buchstabenschrift) sind allgemein orientalisch, desgleichen ihre Leistungen auf (kunst-) gewerblichem Gebiet (Glas, Purpur, Bronzeguß). Bedeutendes haben sie aber geleistet für den Schiffbau und in den Kriegsflotten (vgl. die Perserkriege); der geographisch begründete Rückhalt hierfür war der Reichtum an trefflichem Bauholz.

Durch diese Einschränkungen wird aber die hohe Bedeutung der verkehrsgeographischen Lage Phöniziens nicht verdunkelt; die phönizische Küste ist eben der wichtigste Teil des so bedeutungsvollen Durchgangslandes Syrien. Es ist aus diesem Gesamtland herausgehoben, weil es das Küstenland ist, in der kleinasiatischen Südküste eine Fortsetzung nach Westen findet, die Insel Cypern als Stützpunkt und Sprungbrett vor sich liegen hat, weil ferner der Euphrat hier so weit nach Westen ausholt, und weil die so weit nach Norden vorstoßende Arabische Wüste den Wert des südlich von Phönizien liegenden Gebiets, also Palästinas, für den Durchgangsverkehr herabsetzt; dazu kommen noch als fördernde Einzelerscheinungen die für die damals so kleinen Schiffe guten Naturhäfen, die hohe Fruchtbarkeit der Ebenen und Hänge und der Waldreichtum der Gebirge. Phönizien vereinigt in sich alle Vorzüge der Schwellen-, der Flur- und Zwischenlage; so ist es immer gewesen, und so ist es auch heute noch, und das muß man immer im Auge behalten bei der Beurteilung des heutigen französischen und englischen Mandatsgebiets und den in diesen spielenden Verkehrsproblemen.

Vom verkehrstechnischen Standpunkt seien noch folgende Punkte kurz erwähnt: die sog. Phönizier waren im Verkehr und Handel den meisten ihrer Nachbarn überlegen, weil sie über die beiden maßgebenden Verkehrsmittel verfügten und deren Technik, den Seeverkehr und den Landverkehr beherrschten; sie waren also nicht einseitig „kontinental“ oder „maritim“.

Sie hatten zweifellos starken händlerischen Instinkt, sie verstanden es in dem weiten von ihnen bedienten, in sich wirtschaftlich und kulturell so verschiedenartigen Gebiet, das von Gades bis zum Persischen Golf reichte, Angebot und Nachfrage zu erforschen und die richtigen Güter vom richtigen Ort zu holen und zum richtigen Ort hinzubringen; sie verstanden es auch, die (kunst-) gewerbliche Produktion im Sinne gesteigerten Auslandabsatzes zu beeinflussen. In der Verkehrs-

und Handelspolitik waren sie Meíster im Fern- und Niederhalten der ausländischen Konkurrenz; die Handelswege wurden möglichst geheimgehalten, die fremde Schiffahrt wurde durch Lügen und Greuelmärchen abgeschreckt, fremden Kaufleuten wurde der Handel erschwert und verteuert, die eigene Flagge erhielt Monopole; — kurz, all die verkehrs- und handelspolitischen Maßnahmen, die später von den Venetianern und dann von den Merkantilisten so fein ausgeklügelt und so virtuos gehandhabt wurden, und die heute in so hoher Blüte stehen, sind schon Jahrtausende alt. — Daß man auf den friedlichen (ehrbaren) Handel verzichtete und zur Gewalt (Raub) griff, sobald man hierzu stark genug war, war damals ebenso selbstverständlich wie heute; aber auch damals schon hatte man hierfür sehr wohlklingende Bezeichnungen und auch die Götter wurden damals hierfür schon eifrig bemüht. Bei den Gütern (Handelsgegenständen), die damals umgesetzt wurden, konnte es sich bei den hohen Transportkosten und dem gewaltigen Risiko nur um hoch- und höchstwertige handeln. Seide, Perlen, Edelsteine, Gold, Silber, Elfenbein, Affen und Pfauen sind schon erwähnt; dazu kamen kostbare Baustoffe, Zinn, Bronze- und Glaswaren, Farb-, Riech- und Reizstoffe, kostbare Tücher, Felle und Leder. Der Menge nach waren aber wohl schon damals die auch heute noch so wichtigen drei Güter Wein, Olivenöl und Getreide ausschlaggebend; Salomo hat die Zedern vom Libanon, die übrigens über das Meer geflößt worden sind, mit Weizen und Öl bezahlt. Daß in allen geordneten Staaten eine planmäßige Getreidevorratwirtschaft getrieben wurde, und daß die dazu erforderlichen Getreidespeicher vorhanden waren, ist bekannt; weniger bekannt ist uns, daß mit dem Getreide oft ein schamloser Wucher getrieben wurde. Dazu kamen als Transportgüter Sklaven, die vielfach wohl den lohnendsten, aber auch am stärksten mit Risiko behafteten Handelsartikel darstellten; — auch für „Sklaven" hat man heute schönere Bezeichnungen. Insgesamt war also der Handel und Verkehr herzlich wenig sozial orientiert, und die Verkehrsabwicklung zeigte ebenso wie gewisse industrielle Betriebe furchtbare soziale Mißstände (vgl. das entsetzliche Los der Ruder- und Bergwerksklaven).

Hervorzuheben ist noch, daß im Austausch der Güter zwischen West und Ost, also zwischen „Europa" und „Asien", der Osten damals in Technik und Wirtschaft (und Kultur?) höher stand als der Westen; der Osten lieferte hauptsächlich Fertigwaren, darunter außerordentlich hochwertige kunstgewerbliche Gegenstände, der Westen dagegen lieferte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Öl, Wein), Felle, Leder, ferner Zinn, dazu Bernstein, der durch Zwischenhandel erworben wurde, und Sklaven.

Mit dem Niedergang der Perser und dem Hochkommen der Griechen und vor allem dann der Römer verlagerte sich das Schwergewicht des Handels und Verkehrs nach Westen. Da wir die Bedeutung der Griechen und Römer für Technik, Wirtschaft, Handel und Verkehr als bekannt voraussetzen können und wir uns hier nicht mit dem Westen, sondern mit dem Osten zu beschäftigen haben, so seien nur ganz kurz die folgenden auch für die heutige Verkehrspolitik noch wichtigen oder wenigstens lehrreichen Punkte erwähnt:

Die Griechen haben u. a. für den Verkehr das wenig bekannte Verdienst, das Schwarze Meer und hiermit den Süden Rußlands geöffnet zu haben. Daß sie sich durch die „zusammenschlagenden Felsen" in unbekannte Fernen vorwagten, ist zum Teil dadurch zu erklären, daß sie im Handel mit dem Zweistromland und Indien das Handelsmonopol der sog. Phönizier umgehen wollten; zu diesem Zweck suchten sie also den Umgehungsweg und rückten hiermit tatsächlich den heute so wichtigen Raum Trepezunt—Batum in das Licht der Geschichte, der künftig noch eine große Rolle spielen wird, wenn von hier aus erst einmal die Eisenbahnen nach Armenien und Iran vorgetrieben sein werden. Daß die Griechen hierbei auch den — in sich so wegsamen — Süden Rußlands dem Verkehr erschlossen, war ein — vielleicht anfänglich nicht beabsichtigter? — Nebenerfolg; aber man erkannte schnell, daß hier manche Werte zu holen waren, vor allem Gold und Felle (vgl. das Goldene Vließ) und Sklaven. Aber bald wurde auch der Süden Rußlands aktiv, und nun drängt er seit Jahrhunderten gegen Süden, namentlich gegen den Bosporus-Hellespont, vor; — im Jahr 907 erschienen die Russen zum erstenmal kriegerisch vor Byzanz.

Bei den Römern seien folgende Punkte hervorgehoben:

a) Sie sind die einzigen gewesen, denen es gelungen ist, den einheitlichen staatlichen Ring um die ganzen Mittelmeerländer zu schmieden und hiermit auch ein einheitliches Handels- und Verkehrsgebiet zu schaffen.

b) Sie haben den Handel und Verkehr insofern umgestaltet, als bis dahin fast nur hochwertige Güter transportiert werden konnten, während sie nun den Verkehr in mittel- und geringwertigen Massengütern entwickeln mußten, namentlich in Getreide, Holz und Steinen; sie waren hierzu durch ihre großen Bauten (Tempel, Paläste, Straßen, Brücken, Häfen) und zur Versorgung der Stadt Rom (und anderer Großstädte) mit Nahrungs-, Bau- und Brennstoffen gezwungen.

c) Sie haben auf dem Gebiet der Verkehrsbedienung, also der Verkehrstechnik, Außerordentliches geleistet; hierbei darf man aber nicht nur an ihre Straßenbauten denken, sondern muß vor allem auch die Verbesserung des Seeverkehrs beachten; — die Römer sind z. B. regelmäßig, auf Grund planmäßiger Segelanweisungen, nach Ceylon gefahren.

d) Dagegen ist ihre Verkehrswirtschaft sehr kritisch anzusehen; ihre hohen Leistungen beruhen — was fast immer übersehen wird! — auf ganz ungesunden wirtschaftlichen Prinzipien, nämlich auf einen schamlosen Raubbau am Menschen (Ruder- und andere Transportsklaven) und auf der Ausplünderung ganzer Landstriche, die auf der Grundlage von Frohn- und Spanndiensten die Straßen bauen und unterhalten und den Betrieb leisten mußten.

e) Noch kritischer ist ihr „Handel" oder vielmehr ihre ganze Wirtschaftspolitik anzusehen; ihr Grundzug war Ausplündern der Unterworfenen und der kleinen eigenen Volksgenossen durch das immer fremdstämmiger werdende Hochkapital, das auch die Staatsführung immer mehr an sich riß.

Aus d) und e) kann man auch für unsere Zeit so manches lernen: In der Wirtschaft und im Verkehr sind „Zuschußbetriebe" bei weiser zeitlicher und räumlicher Beschränkung zweifellos zulässig, nützlich und oft sogar notwendig (vgl. den Luftverkehr, Neben- und Kleinbahnen, den Postdienst auf dem platten Land, Vorortlinien, neue Überseelinien usw.); aber dauernd und überall kann man im Verkehr nicht mit Subventionen arbeiten und die Unterbilanzen aus allgemeinen Steuern decken.

f) Versagt haben die Römer auch als Städtebauer, richtiger gesagt: auf dem Gesamtgebiet der Landesplanung, indem sie die Verstädterung nicht nur geduldet, sondern sogar begünstigt und hierdurch die Entvölkerung des platten Landes verschuldet haben; Hauptursache hierzu war die Latifundienwirtschaft des Großkapitals, das in seinem hemmungslosen Gewinnstreben jede Rücksicht auf Volk und Vaterland vergaß; — und an den Folgen kranken die ehemals römischen Gebiete in vielen Gegenden noch heute!

Von Bedeutung für unsere Betrachtung ist auch ein kurzer Hinweis auf die verkehrsgeographische Lage der Stadt Rom.

Zweifellos ist die Stadt Rom viele Jahrhunderte hindurch der Mittelpunkt des damaligen Welthandels und Weltverkehrs gewesen. Diese Stellung war aber weder in gesunden, wirt-

schaftlichen Verhältnissen noch in natürlichen, geographischen Gegebenheiten begründet, sondern sie war künstlich oder vielmehr gekünstelt, denn sie basierte fast nur auf militärischen und machtpolitischen und auf den eben angedeuteten höchst ungesunden, verlogenen wirtschaftlichen Verhältnissen.

Rom hat zweifellos eine gewisse Zentrallage im engeren Raum Mittelitaliens, denn es liegt an dem wichtigeren Küstensaum, und zwar ziemlich in der Mitte zwischen dem Arno und dem Raum Neapel, ferner an der Ausmündung des einzigen großen Längstals; aber hiermit ist kaum eine Mittellage in Italien, geschweige denn im Mittelmeerraum begründet. Man muß hierbei beachten, daß in einem sehr lang gestreckten, einheitlichen, geographischen Gebilde z. B. an einem großen Strom oder auf einem langen Küstensaum oder auf einer langgestreckten Insel oder Halbinsel ein einheitliches „Zentrum" überhaupt unnatürlich ist (vgl. aus dem von uns betrachteten Gebiet: die Südküste des Schwarzen Meers, Anatolien, die Syrische Küste, den Euphrat, das Niltal); in Räumen großer Längenausdehnung entstehen vielmehr mehrere „Zentren" (vgl. Turin—Mailand—Verona—Venedig); und diese **De**zentralisation ist gut; man soll sie also ausnutzen und nicht — der Natur zuwider und dem Volk zum Schaden — einen Punkt gewaltsam herausheben, wie es mit dem alten Rom geschehen ist und mit dem heutigen Rom anscheinend wieder geschieht.

Geht man von der nicht abgestrittenen, aber reichlich schwachen Zentrallage Roms in Mittelitalien aus, so ist es klar, daß sich beim Wachsen des Römischen Reichs nach Norden, Osten und Süden und auch nach Westen dieser Zentralpunkt auflösen mußte, daß also neben ihm andere Zentren emporblühen mußten, und daß er an Bedeutung (mindestens relativ) verlieren mußte.

Sobald die Römer nach Norden vorstießen und Gallien und Germanien ihrem Reich einverleibten, gewannen die Alpenpässe und die an ihren Ausgängen liegenden natürlichen Knotenpunkte Oberitaliens ihre hohe Bedeutung, die sie — namentlich auch im Verkehr mit dem von uns betrachteten Gebiet — nie verloren haben.

Als die Römer nach Süden vorstießen und sich dann die damals so reiche Provinz Afrika angliederten, mußten Handels- und Verkehrszentren auf Sizilien entstehen.

Als die Römer nach Osten (und zwar zuerst nach Griechenland, dann nach Kleinasien, Syrien und Ägypten) gingen, mußten Zentren auf der Küstenlinie von Brindisi bis Syrakus entstehen, und als Parallelerscheinung hierzu mußten die Hafenorte des östlichen Mittelmeers (Konstantinopel, Rhodus, Alexandria) aufblühen.

Wir sehen hier also die Bedeutung Norditaliens und des südlichsten Italien für den internationalen Verkehr, und dies ist namentlich für uns Deutsche wichtig, weil wir mit Norditalien durch die Eisenbahn so eng verknüpft sind, und weil unsere nach dem Orient und zum Suezkanal führenden Schiffslinien in Süditalien Anlaufhäfen berühren. Der wichtigste Anlaufhafen ist hierbei — noch!? — Neapel; wer weiß aber, ob sich hier nicht eine Verschiebung nach einem sizilischen Hafen anbahnen wird, wenn die Wirtschaft Siziliens ansteigt, und die Bedeutung des in rascher Entwicklung begriffenen Tripolitanien zunimmt.

Hervorzuheben ist aus den verkehrspolitischen Geschehnissen des Römischen Reichs, daß Rom, obwohl es über eine so große Militärmacht verfügte und obwohl sein Generalstab im Verkehrswesen zweifellos sehr Tüchtiges leistete, in Vorderasien scheiterte, sobald hier nach den Wirren der Diadochenkriege sich wieder ein großer Kontinentalstaat bildete. Und seit dem Tag von Carrhae, an dem im Jahr 53 vor Christo Crassus sein unrühmliches Ende fand, bis zu jenen Septembertagen des Jahres 1921, in denen die Griechen an der Sakaria, dem „Schicksalfluß der Neuen Türkei", ihre furchtbare Niederlage erlitten, sind immer wieder die Abendländer gescheitert, wenn sie sich in Überschätzung ihrer Waffentechnik und in Unterschätzung der klimatischen und Verkehrsschwierigkeiten in den Orient vorwagten, und dieser durch eine starke Kontinentalmacht verteidigt wurde.

Die eben skizzierte Verlagerung der Verkehrsschwerpunkte (und mit ihnen der Verkehrswege) mußte noch stärker in Erscheinung treten, als das Weströmische Kaiserreich in der Völkerwanderung zusammenbrach. Die machtpolitisch übersteigerte Verkehrsbedeutung des Westens sank, und die bis dahin machtpolitisch zurückgehaltene Verkehrsbedeutung des Ostens stieg wieder zu ihrer geographisch begründeten, also natürlichen Höhe an.

Aus der nun anhebenden Zeit (476 bis 1500) sind folgende Erscheinungen hervorzuheben, die auch für die gegenwärtigen handels-, verkehrs- und politischen Beziehungen noch wirksam sind: die Bedeutung Konstantinopels, die Ausbreitung des Islam und das Hochkommen der norditalienischen Stadtstaaten als typischer Handelsstaaten:

a) Das Erbe Roms ging auf Konstantinopel über; aber dieser Vorgang war nicht etwa nur politisch, sondern er war vor allem geographisch begründet; in ihm kommt die ausgezeichnete Verkehrslage der Meerengen- und Brückenstadt am Goldenen Horn zum Ausdruck

die immer höher wurde, je mehr der Süden Rußlands und die Donauländer an Bedeutung gewannen. In jenen Tagen wurde der Grund gelegt zu dem heute so wichtigen Seeverkehr mit dem Schwarzen Meer und zu dem Überlandverkehr, der in dem Bau der Orient-Bagdadbahn seine Krönung fand. Seit jenen Tagen wird auch um diese Schlüsselstellung am Bosporus gekämpft.

b) Der Islam schuf von Arabien aus jene große Kontinentalmacht, die dem Abendland die Handelswege nach dem Osten abriegelte und es zwang, das Monopol der Mohammedaner für den Zwischenhandel mit dem Osten anzuerkennen. Dann nahm der Islam dem Abendland dessen Besitzungen in Vorderasien und Nordafrika ab, und schließlich begründete er in Europa selber — in Spanien, Sizilien und den Donauländern — große, starke, durch hohe Zivilisation ausgezeichnete Staaten. Wenn es heute immer noch Leute gibt, die im Islam so etwas wie den „kranken Mann am Bosporus" sehen, so sollten sie doch wenigstens einmal über die folgenden Punkte nachdenken: Was hat der Türke als Soldat an Tapferkeit und noch mehr an Entbehrungen im Weltkrieg und den sich daran anschließenden Kriegen geleistet? Was im Wiederaufbau seines neuen Staates? Welch hohe Kulturleistungen hat der Islam aufzuweisen in Wissenschaft und Kunst?[1]

[1] Es ist wirklich erschütternd, wie wenig die sog. Gebildeten über die Leistungen der Mohammedaner unterrichtet sind. Und dabei haben wir doch in Europa selber Zeugen ihrer herrlichen Baukunst! Das Edelste an Architektur in Sizilien ist sarazenisch; vieles ist freilich von christlichen Bauherrn in Auftrag gegeben worden, aber die Künstler waren Mohammedaner, und in den einzelnen Bauten ist das am besten, was von den Bauherrn am wenigsten beeinflußt worden ist, was also von den Sarazenen am freiesten gestaltet werden konnte. Wenn man diesen Unterschied (z. B. im Dom von Monreale bei Palermo) erfassen will, muß man allerdings wohl die echt-mohammedanischen Bauten, namentlich in Vorderindien, die Paläste, Moscheen und Grabmäler von Agra und Delhi kennen. Wie sind wir stolz auf die Marmorwände der Renaissance-Dome, und was sind sie gegen die Audienzhalle in Delhi, die Perlmoschee, das Taj Mahal? Welches ist das schönste Bauwerk im Deutschen Osten? Die Marienburg. Und wer waren ihre Bauherrn? Deutsche Ritter, die im Orient Schlösser und Burgen kennengelernt und berannt hatten. Ist nicht dieser gewaltige Unterbau der Marienburg, mit seinen glatten Wänden und wenigen kleinen Öffnungen, ganz auf Verteidigung gebaut, das Abbild arabischer und indischer Bauten? Stehen nicht auf dem massigen Festungsunterbau oben licht und luftig die Wohn- und Verwaltungsgebäude und die Kirche wie beim Palast in Agra? Ähnliche Bauten kann man am Hafen in Palermo sehen. Im Orient sind aber — aus der Natur geboren, nämlich dem warmen Klima und der Vielheit der Baustoffe entsprechend — die Kontraste zwischen Unter- und Oberbau stärker: unten gewaltige Quadern (oft von rotem Sandstein), oben weißer Marmor, so luftig, aufgelöst, durchbrochen wie nur möglich.

Und welche Bedeutung hat der Islam außer in seinen Stammlanden für Nordafrika, den Sudan und Ostafrika, für Vorder- und Hinterindien? Hier ist die ganz große Kontinentalmacht des Orients, die das Abendland seit zwei Jahrtausenden immer wieder nicht sehen will; — — und die Japaner sollen ja auch sehr islamfreundlich sein.

Die Bedeutung des Islam für den Handel und Verkehr kann kaum überschätzt werden. Sie beruht zunächst auf seiner geographischen Ausbreitung; zur Zeit seiner höchsten Blüte reichte sie vom Atlantischen Ozean bis tief in die Südsee hinein, von der mittleren Donau bis Madagaskar, vom Senegal bis zum Jangtse. Und heute? Es sind einige Randgebiete abgesplittert. Allerdings hat hierbei die Bedeutung qualitativ stark abgenommen, weil die Mohammedaner weder politisch noch religiös geeint sind, vgl. z. B. die scharfen Gegensätze zwischen Arabern und Türken, die von den Engländern so geschickt ausgenutzt worden sind und sich für uns so verhängnisvoll ausgewirkt haben. Die Bedeutung beruht ferner auf der einheitlichen Sprache des Koran, die in allen mohammedanischen Landen von irgendeinem „Gebildeten" verstanden wird; aber auch dies läßt jetzt nach, die Türkei löst sich bewußt vom persischen und arabischen Schrifttum ab. Ferner ist zu erwähnen, daß Mohammed, der selber Kaufherr war, eine ausgesprochen verkehrsfreundliche Religion geschaffen hat; der Bau und der Schutz von Wegen, Brücken, Brunnen und der Schutz des Fremden ist für den Mohammedaner göttliches Gebot. Dazu kam als früher sehr wichtig die Pflege bestimmter Wissenschaften, nämlich der Mathematik, Astronomie, Geodäsie und Geographie hinzu. Besonders wichtig aber war, daß der Islam in den eroberten Ländern, nachdem der erste Glaubensfanatismus sich schnell ausgetobt hatte, ein blühendes wirtschaftliches Leben hervorrief und daß Gewerbe und Landwirtschaft eine Fülle von wichtigen Handelswaren schufen. Und damals wiederholte sich die Erscheinung, daß der heute so gering geachtete Osten dem Westen die wertvollsten Erzeugnisse des Kunstgewerbes lieferte. — Auch die Blüte des christlichen Konstantinopels konnte sich zum Teil nur deshalb so lange behaupten, weil — nach den verhältnismäßig nur kurzen kriegerischen Auseinandersetzungen — sich nach Osten hin ein gewaltiges Hinterland auftat, das unter dem Zeichen der arabischen Kultur zur höchsten Blüte aufstieg.

c) Das Vordringen der Türken auf dem Balkan auf der einen Seite und die Erstarkung Nordwesteuropas auf der anderen Seite ließ

wieder die Bedeutung der Alpenpässe und der nördlichen Mittelmeerhäfen anwachsen, und wir können nun wieder eine ähnliche Entwicklung beobachten, wie bei den sog. Phöniziern: kleine Stadtstaaten, politisch schwach, aber zielbewußt regiert von einer klugen, zähen, nötigenfalls rücksichtslosen Kaufmanns-Aristokratie, verstehen es, sich im Handel und Verkehr durchzusetzen; sie pflegen außerdem das Kunstgewerbe, kommen zu Reichtum, wissen diesen als Bankiers gut zu verwenden, und schaffen sich außerdem mit ihrem Geld die erforderliche militärische Stoßkraft; nebenbei bemerkt: es wird hierbei auch die Landwirtschaft in den Dienst des Kapitalismus gestellt, indem die reichen Latifundienbesitzer in die Städte ziehen und ihre durch Ausnutzung der Pächter und Landarbeiter erzielten Gewinne in Handel, Gewerbe und Bankwesen arbeiten lassen; daß dabei die Bauern verkamen, sah man nicht oder wollte man nicht sehen. Von der Verkehrsentwicklung jener Zeit sind folgende Punkte noch für die Gegenwart wirksam:

An der in Betracht kommenden Teilstrecke der nördlichen Mittelmeerküste liegen die drei Häfen Marseille, Genua und Venedig; sie sind in gleicher Weise dadurch ausgezeichnet, daß hier der mittlere Teil des Mittelmeers am weitesten nach Norden vorstößt, und zwar gegen die damals erwachenden, heute wirtschaftlich stärksten Gebiete Europas und gegen das heutige „Zentralbecken des Weltverkehrs, die Nordsee. In dem naturgemäß begründeten Rivalitätskampf der drei Häfen spielten ihre Lagen zum Norden und zum Orient und außerdem zum Meer und zu den Gebirgen die ausschlaggebenden Rollen:

Marseille liegt am offenen Meer und trefflich zum Gebirge, denn es hat keine Hochgebirge zu überwinden; die Wege nach dem Seinebecken, Rheingebiet, nach Flandern, England, Mitteldeutschland erreichen nur so geringe Höhen, daß sie sogar von Wasserstraßen überwunden werden konnten.

Genua liegt zwar auch am offenen Meer, aber zwei Gebirge (Apennin und Alpen) verriegeln ihm den Norden, und die Alpenpässe sind gerade hier besonders hoch. Dafür verfügt es über die wirtschaftlich so wertvollen Gebiete der Lombardei, der Schweiz und des oberen Rheingebiets als Hinterland.

Venedig liegt nicht am offenen Meer und kann damit nie Anteil an dem durchgehenden Schiffsverkehr zwischen Nord-

westeuropa (und Amerika) und dem Suezkanal gewinnen; es kann nur Ausgangspunkt für sein engeres Hinterland sein. Dieses war früher bedeutend, weil die östlichen Alpenpässe niedriger sind als die mittleren (Brenner + 1370 m gegen Gotthard + 2114 m); aber das ist nun durch die Eisenbahn ins Gegenteil verkehrt, die Genua zum wichtigsten Weltverkehrshafen Italiens und hierdurch zum Rivalen Marseilles gemacht hat.[1]

Während Venedig jetzt entthront ist, haben seine Kaufherren im Mittelalter es verstanden, sich zur beherrschenden Handels- und Verkehrsmacht aufzuschwingen. Sie stützten sich hierbei auf die damals noch sehr starken Wirtschafts- und Verkehrskräfte des engeren geographischen Rahmens — niedrige Alpenpässe, Bedeutung der Donaustädte, Fruchtbarkeit des anschließenden Festlandes, Bedeutung Dalmatiens als Lieferant von Holz, Seeleuten und Soldaten und als Brücke zum Orient. Venedig kam hoch im Kampf gegen das christliche Byzanz und im Zusammenspiel mit den mohammedanischen Arabern. Zuerst mußte man sich in Byzanz allerdings ducken. Aber dann erlangte man doch durch Hilfsleistungen in Kriegen das Recht selbständiger Faktoreien, und dann begann man den byzantinischen Geschäftsfreunden den Handel mit dem Orient abzugraben, indem man am Südufer des Schwarzen Meers (wie einst die Griechen) Handelsniederlassungen gründete, von denen aus man mit den Arabern unmittelbar Handel treiben konnte.[2]

Und dann kam die große Zeit der Kreuzzüge. Man darf nicht bezweifeln, daß wenigstens in den ersten Kreuzzügen bei den Politikern

[1] Für den durchgehenden Nord-Süd-Eisenbahnverkehr Europas hat die Natur die einzigartige Lage geschaffen, daß von Norden her ein „Fjord", nämlich das so tief eingeschnittene Rheintal bis tief in die Alpen vorstößt, und daß nach Südost, also gegen den Suezkanal, eine Mole, nämlich die so langgestreckte Halbinsel Italien weit in das Meer vorstößt. Fjord und Mole bilden eine eisenbahngeographische Einheit, gekennzeichnet durch die Linie London (Hamburg und Berlin)—Basel—Gotthard —Mailand—Brindisi. Fjord und Mole sind allerdings durch die Alpen von einander getrennt, aber diese haben für die Eisenbahn ihre Schrecken verloren; die Gebirgsstrecke der Gotthardbahn (von Erstfeld, + 475 m bis Biasca, + 296 m) ist (in der gebrochenen Luftlinie) nur 60 km lang, und der auf ihr durch die Höhe verursachte Fahrzeitverlust ist nicht so groß wie der in den Grenz- oder Kopfbahnhöfen.

[2] Wenn wir hier immer „Venedig" sagen, so sei beachtet, daß auch die anderen italienischen Handels-Stadtstaaten ihren Anteil hatten.

und Führern und namentlich bei den Kreuzfahrern selbst das religiöse Moment von großer und vielfach von entscheidender Bedeutung war; im weiteren Verlauf der Bewegung haben aber sicher wirtschaftliche und machtpolitische Fragen eine große Rolle gespielt. Was die klugen Handelsherren in Venedig, die den christlichen Kaiser in Byzanz so wenig liebten, die aber mit den ungläubigen Arabern so gern Handel trieben, dabei gedacht haben, kündet kein Buch; denn darüber schreibt man nichts. Man darf aber wohl annehmen, daß diese Männer mit weitem Horizont, scharfem Verstand, hervorragenden Marktkenntnissen, die über große Flotten und Kapital verfügten, die außerdem die ungeheuren Verkehrsschwierigkeiten richtig einzuschätzen wußten, sehr bald die wirtschaftspolitische Seite der großen Bewegung ins Auge faßten: hierbei muß man als Verkehrsfachmann annehmen, daß die Venetianer an einen entscheidenden Sieg des Abendlands über das Morgenland, d. h. an die dauernde Einrichtung christlicher Staaten in Syrien nicht haben glauben können; denn dazu waren die Verkehrsschwierigkeiten zu groß — und tatsächlich ist ja auch dann das Abendland im Orient gescheitert wie einst das Römische Weltreich. Demgemäß werden die weitschauenden Politiker wohl in dem Feind von heute den Handelspartner von morgen gesehen haben; — vielleicht nebenher auch in dem christlichen Verbündeten in Byzanz den wirklichen Feind.

Wie dem auch sei, — zunächst verdiente man als Bankier und Rüstungslieferant und vor allem durch die Kriegstransporte. Bezahlen ließ man sich mit Geld und Anleihen, und da dies natürlich nur im Anfang ging, mit Handelsprivilegien und mit erobertem Gebiet; und hiermit begründete die Republik ihr „Weltreich", das von den Burgen Tirols über all die Inseln und Halbinseln bis tief ins Schwarze Meer reichte, und — abgesehen von dem heutigen England und Japan — der beste Typ des „Staates in zerstreuter Lage" ist. Wie stark bei diesen Kämpfen das Religiöse zurücktrat und das Wirtschaftliche vorrückte, zeigt sich darin, daß im Vierten Kreuzzug die Venetianer das Kreuzfahrerheer, das ihnen schwer verschuldet war, gegen das christliche Byzanz führten und hier das ihnen ergebene „Lateinische Kaisertum" einrichteten. — Wie die Venetianer ihre Monopolstellung z. B. im Handel zwischen dem deutschen und arabischen Kaufmann ausbauten und ausnutzten, darf als bekannt vorausgesetzt werden.

Aber auch gegen die Vormachtstellung der vereinigten Zwischenhandelsfirma Venedig—Islam, namentlich im Verkehr mit Indien, regten

sich die Kräfte, und wieder verfolgte man die alte Taktik, eine Umgehungsstraße zu suchen. Man fand sie nach Süden um das Kap der guten Hoffnung segelnd; man fand sie nicht nach Westen segelnd, aber man erschloß dadurch ungeheure neue Länder der europäischen Wirtschaft. Durch die großen Entdeckungen wurden nicht nur Venedig und der Islam, sondern das ganze Mittelmeer entthront. Es würde aber, namentlich im Hinblick auf die Gegenwart, eine irrige Auffassung sein, wenn man glauben würde, daß diese Wirkung sehr schnell vor sich gegangen, oder daß die Auffindung des Seewegs nach Vorderindien die einzige Ursache gewesen wäre. Mindestens ebenso wichtig war, daß in der Zwischenzeit die am offenen Atlantischen Ozean sitzenden Westeuropäer erstarkt waren, und daß sich außerdem im Gebiet der Nordsee—Ostsee ein Nordischer Wirtschaftskreis gebildet hatte.

Einzelheiten der weiteren Verkehrsentwicklung und der mit ihr im engsten Zusammenhang stehenden politischen und technischen Entwicklung brauchen hier nicht mitgeteilt zu werden; nur folgende Punkte seien erwähnt:

So Großes Spanien und Portugal auf dem Gebiet der Entdeckungen geleistet haben, und so groß die Kolonialmacht dieser Staaten für kurze Zeit war, so darf man doch nicht übersehen, daß nach der geographischen Lage und nach den maßgebenden völkischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen diese so weit nach Westen vorgeschobene, vom übrigen Europa so scharf abgetrennte, dünn besiedelte und stark agrarisch orientierte Halbinsel keine starken Verkehrskräfte entwickeln kann. Das Schwergewicht des Welthandels mußte sich vielmehr alsbald nach den am Atlantischen Ozean liegenden Häfen der inzwischen herangewachsenen starken Staaten Nordwesteuropas verlagern, also in das Gebiet Irische See—Kanal—Nordsee, und hier liegt es auch heute noch als das „Zentralbecken des Weltverkehrs", und da inzwischen noch zwei weitere große Zentren entstanden sind, nämlich die Atlantischen Häfen Nordamerikas und die chinesisch-japanischen Gewässer, so ist fortan der Verkehr Vorderasiens unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, wie es zu diesen drei Gebieten und den sie verknüpfenden Welthandelsstraßen liegt.

Hieraus ergibt sich auch ohne weiteres, daß die oft gehörte Behauptung: Venedig und ganz (Ober-)Italien hätten plötzlich alle

Bedeutung im Verkehr mit dem Orient oder auch nur mit Indien verloren, nicht richtig sein kann; alterprobte Handels- und Verkehrsbeziehungen werden (außer durch Krieg) nicht plötzlich abgebrochen, und neue, zwischen neuen Völkern auf neuen Wegen angeknüpfte Beziehungen bedürfen langer Zeit zur Festigung. Venedig verlor also jedenfalls nicht seine Beziehungen zum Vorderen Orient, und von der Erstarkung Nordwesteuropas hatte es wohl mehr Vorteile als Nachteile. Es ist einleuchtend, daß man im Mittelmeergebiet bald erkannte, daß es gegen den Seeweg um das Kap ein großes Gegenmittel gibt, nämlich den Bau des Suezkanals. Die Bestrebungen wurden daher, wie oben angedeutet, von Venedig gefördert. (Schluß folgt.)

Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife[1].

Von
Reichsbahndirektor Dr. Spiess.

I.

1. Die Tarifkunde oder Tarifpolitik ist ein Teil der Wirtschaftswissenschaft oder der Wirtschaftspolitik, und wie alle Wirtschaftswissenschaften wird auch die Tarifpolitik deswegen systematisch von vornherein zu zerlegen sein in eine theoretische Tarifpolitik und eine praktische Tarifpolitik. Die praktische Tarifpolitik ist verschieden einmal in den verschiedenen Zeitläuften, in primitiven und fortgeschrittenen Verhältnissen. Verschiedene praktische Tarifpolitik aber wird sich als nötig erweisen auch gegenüber Industrie und gegenüber Landwirtschaft. Man spricht sehr häufig von der Eisenbahntarifpolitik im allgemeinen. Es erscheint aber auch sehr notwendig, zu betonen, daß es starke Besonderheiten in der praktischen Tarifpolitik gibt einerseits für die agrarpolitische Seite, für die landwirtschaftliche Tarifpolitik und andererseits für die industrielle Tarifpolitik. Gerade dieser Unterschied dürfte in der bisherigen grundsätzlichen Behandlung verhältnismäßig wenig herausgestellt worden sein.

Obwohl die Landwirtschaft typische und ureigentlichste Produktion ist, ist sie doch von grundsätzlicher Verschiedenheit gegenüber der industriellen Produktion und gegenüber dem, was sonst noch etwa wirtschaftswissenschaftlich als Produktion angesehen wird, und dies insbesondere wegen des für die Landwirtschaft einzigartigen gegenüber der Industrie hinzukommenden Produktionsfaktors: wegen

[1] Vortrag, gehalten am 20. August 1935 im Rahmen der 6. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn mit Professoren an deutschen Universitäten und Hochschulen.

der Witterung. Die Witterung trägt in die landwirtschaftliche Erzeugung ein Element der Unberechenbarkeit hinein, das in der ganzen übrigen menschlichen Produktion fast ganz vernachlässigt werden kann. Dagegen ist in der Landwirtschaft das Wetter so bedeutsam, daß auch bei restloser Übersehbarkeit aller übrigen Produktionsfaktoren der bei sonstiger Produktion ziemlich genau voraus berechenbare Ablauf der Dinge im Bereiche der Landwirtschaft vollkommener Unberechenbarkeit Platz macht. Konjunkturablauf und Krisenzyklen, wie wir sie bei der industriellen Produktion und auch im Umschlag des Handels bemerken, kennt im großen zwar auch die Landwirtschaft. Auch bei ihr werden Schwankungen in der Konjunktur bedingt durch Umstände wie Einführung neuer Anbaumethoden, neuer Anbauprodukte, neuer Maschinen, Änderung sozialer Arbeitsbedingungen, Geld- und Kapitalknappheit oder -fülle u. dgl. Aber schon diese allgemeinen Konjunkturschwankungen vollziehen sich in der Landwirtschaft viel langsamer, viel weniger abrupt (weil viel weniger konkurrenzbedingt) als in der Industrie. — Mein landwirtschaftlicher Gutsnachbar mag ruhig zum Getreideanbau mit Dampfpflug, Mähmaschinen u. dgl. mehr übergehen, während ich bei der alten landwirtschaftlichen primitiven Anbauweise verbleibe; ich werde auch bei größter Unbeweglichkeit viel länger doch Existenz- und Auskommensmöglichkeit behalten, als etwa der Gewerbetreibende sie behält, der in der Industrie den fabrikatorischen und technischen Neuerungen und Vervollkommnungen sich verschließt, die sein wettbewerbender Nachbar in seinem Betriebe einführt. Und eben wegen dieser geringeren Rückschlagwirkung tritt denn auch die Bedeutung der allgemeinen Konjunkturzyklen für den Landwirt, verglichen mit dem industriellen Produzenten, an Bedeutung zurück. Dafür aber gibt es für den Landwirt noch einen anderen, ihm allein wesenseigenen Konjunkturzyklus: das Erntejahr. Und für dieses Erntejahr ist die voraussichtliche Gestaltung der landwirtschaftlichen Produktion eben wegen des Wetters unvorhersehbar und daher auch tariftechnisch unendlich viel weniger vorkehrbar als bei der industriellen Produktion und bei der kaufmännischen Marktgestaltung. Stärkstes Beispiel: der Weinbau. — Die konjunkturell-zyklische Unterschiedlichkeit zwischen industrieller Erzeugung und Landwirtschaft ist der erste Erkenntnispfeiler für die besondere Tarifsystematik der Landwirtschaft.

2. Aber auch sachlich unterscheidet sich die landwirtschaftliche Produktion in starkem Maße von der industriellen Produktion und der kaufmännischen Marktgestaltung. Während Objekte bzw. Resultate der industriellen Produktion und des kaufmännischen Marktwesens häufig Gegenstände sind, die ihrerseits wiederum nur als Werkzeuge und Mittel

für weitere industrielle Produktion oder kaufmännische Handelbarkeit sich darstellen, dienen die landwirtschaftlichen Produkte zum allergrößten Teile nicht zu weiterer Produktion, sondern zu unmittelbarem menschlichen Genuß. Die industrielle Produktion ist also Selbstzweck in dem Sinne, daß geschaffen wird, um zu produzieren, daß geschaffen werden sollen lediglich Mehrwerte — ob und wie diese dann realisierbar sein werden, ob direkt im Verbrauchs-, im Verarbeitungs- oder im Austauschwege, ist für den Begriff der industriellen Produktion gleichgültig. — Bei der Landwirtschaft hingegen ist die Produktion fast niemals Selbstzweck; hier steuert man vielmehr mit der Produktion erst auf den eigentlichen nationalwirtschaftlichen Zweck los: Beste Volksernährung ist der eigentliche landwirtschaftliche Zweck, und deswegen kann z. B., wenn für pflanzliche Öle im Binnenlande Mangel und dringender Bedarf besteht, es aus dem Ernährungsgesichtspunkt geboten sein und geboten werden, daß Mohn auf einem Boden gepflanzt wird, der bei Weizenanbau — in Geld umgerechnet — weit bessere Erträge in Aussicht stellen und deswegen vom Erzeugungsstandpunkte aus als Weizenboden zu benutzen sein würde. — Die Landwirtschaft ist also zwar menschliche Erzeugung, diese Erzeugung ist aber nicht wie bei der industriellen Produktion Selbstzweck, sondern in der Mehrzahl der Fälle ganz unmittelbar der menschlichen Ernährung gewidmet. Erzeugung und marktmäßige Verwertung sind infolgedessen bei der agrarpolitischen Tarifbehandlung nicht von der allein ausschlaggebenden Bedeutung, die sie bei der Tarifbehandlung der industriellen Produktion besitzen; die landwirtschaftliche Politik ist vielmehr im Gegenteil in erster Linie zu würdigen unter dem Gesichtspunkt der Sicherstellung und Hebung des menschlichen und tierischen Verbrauchs, der binnenländischen Ernährung. Ebenbürtig stehen in der Landwirtschaft Produktion und Konsum nebeneinander; ebenbürtig müssen sie auch in der Tarifpolitik gewertet werden.

Der zweite, Besonderheit gebietende Pfeiler für die landwirtschaftliche Tarifpolitik und Systematik ist also der Nährzweck des Produktes der Landwirtschaft, welcher Zweck für das Fabrikat der industriellen Produktion und des kaufmännischen Güterumschlags nicht in Frage kommt. Das Objekt der landwirtschaftlichen Produktion hat seine volle wirtschafts- und tarifpolitische Bedeutung erst, wenn man es würdigt auch als Objekt des menschlichen Konsums. Auf dem Gebiete der industriellen Produktion und des kaufmännischen Warenumschlags beachtet der Tarifpolitiker im großen und ganzen nur die Produktion, den Handelsvorgang. Bei der landwirtschaftlichen Tarifpflege hat der Tarifpolitiker sowohl die Erzeugung wie den Verzehr der Erzeugnisse in

gleicher Weise zu betreuen. Dabei wird die landwirtschaftliche Tarifpflege zeitlich abgestellt im Zweifel auf die ein für allemal gegebene wirtschaftsperiodische Einheit: das Erntejahr. Die industrielle Produktion ist nicht an ähnliche feste Wirtschaftsperioden gebunden. Hier liegt die Aufgabe der Tarifpolitik im Falle der industriellen Produktion schwieriger. Denn im industriellen Bereiche ist es dem Vorfühlen des Wirtschafts- und Tarifpolitikers überlassen, zu erkennen, ob er einer Periode des wirtschaftlichen Aufstiegs, Beharrens oder Abstiegs gegenübersteht. Nach seiner eigenen Erkenntnis in diesen Punkten wird der industrielle Tarifpolitiker seine verantwortlichen Entschließungen zu treffen haben.

II.

Neben den theoretisch geschilderten tarifpolitischen Besonderheiten werden nunmehr für die praktische Tarifökonomie und -systematik auch noch die tarifförmlichen und die sachlichen Voraussetzungen erkannt und behandelt werden müssen.

a) Tarifförmlich wird der Begriff Systematik der Eisenbahntarife nicht nur im Sinne der Systematik des Normaltarifs, sondern im Sinne der gesamten Tarifierung, insbesondere der Systematik auch der Ausnahmetarifierung zu verstehen sein. Die Ziele charakterisieren sich dann für den Normaltarif und für den Ausnahmetarif wesentlich verschieden.

Der Normaltarif ist mehr allgemeinwirtschaftlich, der Ausnahmetarif mehr spezifisch tarifpolitisch eingestellt. Dies folgt daraus, daß der Normaltarif eben eine Norm gibt, die Norm aber auf den Regelfall, d. h. auf die Wirtschaft eines Gebietes im allgemeinen abgestellt sein muß. Innerpolitische und Einzelunterscheidungen sind dem Normaltarif daher fast fremd. Und da auch außenpolitische Rücksichten in die Tarifpflege einer territorial bestimmt umgrenzten Wirtschaft nur selten und dann höchstens begleitend eingreifen, ist der Normaltarif im wesentlichen unpolitisch, die Arbeit an ihm fast rein sachlich. Der Ausnahmetarif zielt, wie schon sein Name sagt, nicht auf das Allgemeine in der Wirtschaft ab; sondern er berücksichtigt grundsätzlich besondere — „Ausnahme“ — -Fälle. Wenn man sich entschließt, mittels Ausnahmetarifs in Ergänzung oder sogar in Abänderung des Normaltarifs besondere Wege zu gehen, muß das also stets eine spezielle, meist wirtschafts-, d. h. innerpolitische Begründung haben, und aus diesem politischen Charakter des Motivs wird dann auch Wesen und Wirkung des Ausnahmetarifs in erster Linie politisch; zum mindesten jedenfalls viel mehr politisch, als dies beim Normaltarif der Fall ist.

b) Bezüglich der sachlichen Voraussetzungen für die Tarifbehandlung der deutschen Landwirtschaft ist folgendes zu beachten: Landwirtschaft haben wir in ganz Deutschland überall. Auch ist das deutsche Landwirtschaftsgebiet, gemessen an den Vegetationsverschiedenheiten des gesamten Welttransportgebietes, ein sehr einheitliches und begrenztes; das Gebiet ist ein Gebiet ausschließlich der gemäßigten (nördlichen) Zone. Weitergehend kann man vielleicht sogar sagen: ein Gebiet nur der gemäßigten Zone mit Küstenklima.

III.

Sind so die klimatischen Voraussetzungen einheitlich, so ist damit die tarifpolitische Stellung 1. gegenüber Landwirtschaftsprodukten, die unter anderen klimatisch-geographischen Voraussetzungen als den deutschen gezogen werden, klar: diese Landwirtschaftsprodukte sind für uns allemal und ausnahmslos Fremd-, nur Einfuhrgut; und sie sind in ihrer Produktion daher nicht stützungswürdig, und nur, soweit Handelsvertragsrücksichten und andere politische Rücksichten es angezeigt erscheinen lassen, vielleicht zu fördern. Vom Erzeugungsstandpunkte aus haben also z. B. koloniale Produkte hoch zu tarifieren. Nur der Gesichtspunkt der Ernährung könnte hier zu anderer tarifpolitischer Entscheidung führen. Das ist aber dann ebensowenig ein spezifisch agrarpolitischer Gesichtspunkt, wie die erwähnte Rücksichtnahme auf Handelsverträge; an diesem Platze aber beschäftigen uns nur agrarpolitische Gesichtspunkte.

2. Was die Produkte der gemäßigten Zone betrifft, so werden sie zunächst unter dem Standpunkt der deutschen Erzeugung zu würdigen, also grundsätzlich fürsorglich zu behandeln sein. Wenn Deutschland auch Verschiedenheiten nach mineralischer Zusammensetzung des Bodens und nach Bodengestaltung (Gebirge, Flachland) aufweist, so sind diese Unterschiede (allerhöchste Bergerhebung noch nicht 3000 m) doch relativ gering, die landwirtschaftlichen Voraussetzungen Deutschlands, das auch in seinem ganzen Gebiete von im ganzen Jahr nie versiegenden Wasserlinien durchzogen oder auf solche hin melioriert ist, außerordentlich gleichmäßig und daher auch bei der Behandlung der Einzelheiten der landwirtschaftlichen Produktion wie der Produkte selbst weitgehend einheitlich. Unter diesen Umständen müssen auch die Eisenbahntarifbedürfnisse der deutschen Landwirtschaft im großen und ganzen gleich, und daher die Möglichkeit gegeben sein, sie einheitlich zu „normieren". Und die Folge ist in der Tat: Die Bedürfnisse der Landwirtschaft können weitestgehend allein durch den Normaltarif befriedigt

werden. Die Ausnahmetarife sind grundsätzlich für die Landwirtschaft nur sehr beschränkt notwendig. — Daß die Befriedigung der Landwirtschaft in Deutschland ganz bevorzugt mit dem Normaltarif erfolgt, beweist die folgende Statistik: Während wir beispielsweise haben für Kohlen 55, für Erze 42, für Chemikalien 39, für Steine und Erden 49 Ausnahmetarife, haben wir für Getreide nur 9 Ausnahmetarife. So schon das formelle äußere Bild!

a) Im Normaltarif erstreckt sich die Tarifikation der verschiedenen einzelnen landwirtschaftlichen Güter über sämtliche Güterklassen ohne Ausnahme. Die Verteilung auf die einzelnen Klassen erfolgte dabei aus den beiden obenerwähnten grundsätzlichen Gesichtspunkten: der Rücksichtnahme einmal auf Erzeugung und zum anderen auf Verzehr. Aus dem Gesichtspunkt der Produktion wird man als am wenigsten belastbar ansehen die Rohstoffe: vom Standpunkte des Verzehrs aus wird man die Belastbarkeit beurteilen nach der Wichtigkeit der einzelnen Erzeugnisse für die Volksernährung. Beiden Gesichtspunkten wird im Tarife Rechnung getragen. Scheinbare Ausnahmen haben allemal wichtige Begründungen.

Produktioneller Rohstoff für die Landwirtschaft ist in erster Linie der Dünger, und dementsprechend finden wir den Dünger auch in der allerniedrigsten Güterklasse, in der Klasse G, verzeichnet als Dünger, Abtritts- und Stalldünger. Auch von künstlichem Dünger sind viele, z. B. Endlaugenkalk, gebrannter Kalk, Kalkasche und gewisse Kalkrückstände, wie sie zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt sind, der Klasse G zugewiesen. Kalisalpeter und Kaliammonsalpeter gehören der zweitniedrigsten Klasse, der Klasse F des Normaltarifs, an. Die höhere Tarifierung erfolgt hier in Hinblick auf die chemisch-fabrikatorische Seite und die allgemein-industrielle Bedeutung von Kali, aus welch' letzterem Grunde übrigens auch selbst Stalldünger, wenn er gemahlen ist, nach Klasse F tarifiert. (Gemahlener Stalldünger ist u. U. industrielles Produkt, nämlich als sogenanntes Hipposin Sprengmittel).

Den eigentlichen landwirtschaftlichen Rohstoffen stehen wirtschaftszweckmäßig sehr nahe die landwirtschaftlichen Werkzeuge, und dementsprechend finden wir die landwirtschaftlichen Geräte und Maschinen, soweit sie gebraucht und also nicht Handels-, sondern Gebrauchsobjekte sind, gleichfalls in die niedrige Klasse F eingereiht. Neu sind dieselben Maschinen meist der Klasse C überwiesen, aber auch damit noch günstiger als industrielle Maschinen im allgemeinen klassiert, welche letztere im übrigen nach Klasse B, oder sogar nach Klasse A gefahren werden.

Unter den Begriff des Rohstoffs für die Landwirtschaft fallen schließlich auch noch Samen, Sämereien, Ölsaaten und wohl auch lebende Pflanzen, zumal letztere nur zur weiteren Kultivierung versandt werden. Samen, Sämereien und Ölsaaten tarifieren nach Klasse C; das ist angesichts ihres Verkaufswertes in Hinblick auf die sonstigen Grundsätze des Normaltarifs schon an sich ein billiger Tarif; soweit es sich um anerkanntes Saatgut handelt, kommt dann aber sogar die Ermäßigung auf die Klasse F (gemäß § 37 der Allgemeinen Tarifvorschriften) hinzu. Lebende Pflanzen werden schon ohne weiteres nach Klasse F tarifiert.

Neben dem Rohstoff steht als nach den oben gemachten Ausführungen ebenbürtig pflegenswert das Erzeugnis, wenn und soweit es Verzehr- bzw. Ernährungsgegenstand ist. Zu scheiden bleibt dabei die Ernährung des Menschen und die Fütterung des Tieres.

Der wichtigste Gegenstand der deutschen Volksernährung ist die Kartoffel, und dementsprechend sind die Kartoffeln in diesem Sinne (wir werden später noch andere kennenlernen) als „Kartoffeln, frische" in den billigsten Tarif G eingereiht.

Das zweitwichtigste menschliche Ernährungsmittel ist Getreide und Mehl. Wir erwarten daher, auch dies Gut in einer der niedrigen Tarifklassen zu finden. Hier aber ist eine der wenigen, dafür aber um so bedeutsameren Ausnahmen gegenüber dem Grundsatz in der Einleitung zu verzeichnen, daß die Pflege des Normaltarifes sachlich, d. h. im wesentlichen unpolitisch erfolge. Mehl sowohl wie Getreide sind in die Klasse C eintarifiert. Das erweckt zwei Bedenken: Diese Tarifierung ist einmal preislich hoch und zum anderen auch systematisch ungewöhnlich.

Um zunächst bei dem letzteren systematischen Bedenken zu bleiben, so ist es einer der obersten Grundsätze der Eisenbahntarifkunst, daß der Rohstoff eines Produktionsvorgangs billiger klassifiziert wird als sein Fabrikat; Getreide müßte hiernach also billiger tarifieren als Mehl. Denn bei gleicher Tarifierung von Rohstoff und Fabrikat wird volkswirtschaftlich der Erzeugungsvorgang nicht angeregt, und auch betriebswirtschaftlich dem Umstande nicht Rechnung getragen, daß der Rohstoff schon wegen des Fabrikationsabfalls stets in größeren Quantitäten versandt wird als das Fertigfabrikat, aus dem Rohstoff daher der Eisenbahn allemal ein größeres Umsatzerträgnis winkt als aus dem Fertigfabrikat und deswegen eine differenzierende Tarifierung zwischen beiden gerechtfertigt ist. — Nichtsdestoweniger wird man die im deutschen Normaltarif gleiche Behandlung von Getreide und Mehl aus politischen Gründen für richtig erachten müssen. Denn dadurch,

daß im Gegensatz zu fast allen anderen Fabrikationsvorgängen aus dem Mahlprozeß tarifarisch ein Vorteil nicht erzielt wird, wird das Interesse an der Müllerei als Erwerbstätigkeit reduziert. Es wird damit dem Entstehen von Zentralmühlen, die allein aus dem Mahlvorgang ihre Gewinne ziehen, ein Antrieb genommen; und es bleibt die Mehlerzeugung als bloße Verfeinerung der Getreideerzeugung mehr auf das gesamte getreidebauende Land verteilt. — Die Fracht ist dieselbe, ob ich 100 t Getreide oder 100 t Mehl von meinem ostpreußischen Besitz nach Berlin schicke. Mahle ich mein Getreide aber in Ostpreußen auf meinem Gute selbst, so bleibt mir dort die Kleie, die ich alsdann zur Fütterung meines Viehs verwenden kann. — Die gleiche Tarifierung von Mehl und Getreide ist hiernach agrarpolitisch zweckmäßig, und auch der Ausschuß der Verkehrsinteressenten der Ständigen Tarifkommission hält trotz gegenteiliger, periodisch immer wiederkehrender Anträge persönlich Interessierter an seiner Billigung der gleichen Tarifierung für Mehl und Getreide stets unverrückbar fest.

Was das erste — oben skizzierte — Bedenken, die absolute Höhe der Fracht für Getreide und Mehl betrifft, so ist nicht zu leugnen: Die Klasse C ist hoch. Diese Tarifierung ist aber wieder Ergebnis agrarpolitischer Zweckmäßigkeit und geht auf keinen geringeren als Bismarck persönlich zurück. — Das deutsche Getreide wächst sozusagen allüberall in Deutschland verteilt und kann deshalb sehr wohl unmittelbar an diesem seinem jeweiligen Erzeugungsorte oder in dessen Nähe verzehrt werden. Dann leidet es unter der Höhe des Bahntarifs nicht. Der hohe Tarif schützt aber andererseits das deutsche Erzeugnis gegen das vom Ausland hereinkommende Getreide. Denn das letztere hat von der Auslandsgrenze bis zu den Innenorten einen Eisenbahnweg und in aller Regel mindestens einen längeren Anmarschweg als das deutsche Inlanderzeugnis zurückzulegen. In Größe der überwindbaren Entfernung und in Höhe des Getreidetarifes ist also das Auslandgetreide gegenüber dem Inlanderzeugnis vorbelastet. Der Schutz der nationalen Arbeit erheischt also hohen Bahntarif. — Das ist, oder vielmehr: war durchaus schlüssig. Heute aber wird das mit der hohen Eisenbahntarifierung verfolgte außenhandelspolitische Ziel zunichte gemacht dadurch, daß das in Deutschland entwickelte Wasserstraßennetz das Auslandsgetreide, mindestens bis zu den Hafengroßmühlen, vielfach aber auch bis ins innerste Deutschland und zu kleineren Verbrauchern mit Wasserfrachten heranbringt, die gegenüber der Eisenbahnfracht unverhältnismäßig billiger sind, weil sie ohne Rücksicht auf die oben entwickelten altbewährten agrarpolitischen Tarifgrundsätze ausschließlich im freien Markte gebildet sind. Diese handgreifliche Durchlöcherung

erprobter Verkehrspolitik ist ein klassischer Beweis für die schon an anderer Stelle gemachte Feststellung, daß angesichts der heutigen Entwicklung der Konkurrenzverkehrsmittel keine Außenhandelspolitik auf Grund der Eisenbahntarife allein mehr möglich ist.

Auch die andere — systematische — Seite der Eisenbahntarif- und Getreidepolitik ist durch den Wettbewerb der Wasserbeförderung gestört worden:

Die agrarpolitische Berechtigung der gleichen Tarifierung für Getreide und Mehl ist von den Mühlen und anderen Interessenten erklärlicherweise niemals anerkannt worden. Der Mahlprozeß eignet sich fabrikationstechnisch zum Großbetrieb; mehr vielleicht sogar als viele andere technisch-fabrikatorische Probleme. Hielt die aus höherer agrarpolitischer Eingebung diktierte gleiche Tarifierung der Eisenbahn mit Mehl das Getreide auf dem Lande, und damit die Entwicklung der Großmühle zurück, so wandte sich die Gunst der Mühlenindustrie eben dem anderen Großverkehrsmittel, der Wasserstraße, zu. Wir haben in Deutschland Mühlen allergrößten Ausmaßes; fast alle sind sie aber Hafenmühlen, gleichgültig, ob wir auf Frankfurt a. M., auf Mannheim-Ludwigshafen, auf Duisburg oder auf Bremen sehen. Die Hafenmühle bezieht das Getreide auf dem Wasserwege zu den gegenüber der Eisenbahnfracht unverhältnismäßig billigen Wasserfrachten; alle landwirtschaftlichen Gegenden, die an Wasserstraßen angeschlossen sind, versenden ihr Getreide an die Hafenmühle zu billigen Frachten, und lediglich das Produkt, das Mehl, wird dann in kleineren Ausstrahlungen nach den verschiedenen Empfangsplätzen, vielleicht mit der Eisenbahn, heute aber natürlich sehr vielfach auch mit dem Kraftwagen versandt. Die Wasserstraße hat also hier eine direkt der staatlich eingeleiteten Eisenbahntarifpolitik zuwiderlaufende Funktion auf sich genommen, und sie hat sie in solchem Maße entwickelt, daß heute schon Getreide ganz allgemein als ein eigentliches „Wassergut" angesprochen wird, obwohl in Hinblick darauf, daß die Getreideproduktion über das ganze Land und über die kleinsten Erzeugungsstationen weitest verteilt aufkommt, dieser Massentransport ganz und gar nicht naturgegeben ist und auch der Wert des Getreideguts durchaus nicht von vornherein Beförderung auf der Wasserstraße nötig macht.

Neben Kartoffeln und Getreide und Mehl nehmen die anderen menschlichen Ernährungszwecken dienenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse nur einen bescheideneren Platz ein. Urprodukt sind noch Obst und Gemüse. Die Gemüse tarifieren fast sämtlich nach Klasse F oder sogar (Frühkarotten, Frühmohrrüben) nach Klasse G, also allesamt in billigster Form. Obst (Beerenobst, Kern- und Stein-

obst) steht gemeinsam mit den Hülsenfrüchten (Bohnen und Erbsen) in der Klasse C; angesichts der Verkaufspreise gleichfalls eine billige Tarifierung. Als für die Ernährung wichtige landwirtschaftliche Erzeugnisse kommen dann eigentlich nur noch Fleisch, Eier und Milch in Betracht, die, angesichts ihres Marktwertes, gleichfalls preiswert, in Klasse B tarifiert sind. Wie weit darüber hinaus noch in Ausnahmetarifen bei allen diesen Gütern entgegengekommen wird, wird später noch weiter ausgeführt werden.

Neben den menschlichen Nahrungsstoffen stehen, wie schon erwähnt, die Futtermittel. Landwirtschaftlich ist die tierische Fütterung kaum weniger wichtig als die menschliche Ernährung, und der Normaltarif trägt dem weitestgehend Rechnung, wenn er Heu und Häcksel von Heu, Lupinen, getrocknete Kartoffeln zu Futterzwecken, getrocknete Kartoffelpülpe, wilde Kastanien, Kleie, Maisabfälle, Maiskolben, Mischfutter, Molken, getrocknete Rüben, Sauerfutter, Spreu und Stroh aller Art in die Tarifklasse F einreiht.

Im großen und ganzen sind also sämtliche landwirtschaftliche Erzeugnisse, die zu Ernährungs- oder Futterzwecken dienen, in die Klassen F und G eingereiht. Höhere Klassen kommen erst da in Betracht, wo die landwirtschaftlichen Artikel nicht mehr der Ernährung und Verfütterung zugeführt werden, sondern mindestens zunächst noch erst industrieller Produktion dienstbar sind. Hierbei sind nämlich auch wieder verschiedene Möglichkeiten grundsätzlich zu unterscheiden: Die der Landwirtschaft entstammenden, für die Industrie bestimmten Artikel können nur eine industrielle Verfeinerung durchlaufen, nach der die ursprünglich landwirtschaftlichen Produkte doch wieder in den unmittelbaren Ernährungskreislauf zurückgeführt werden. Zum Beispiel sind die frischen Rüben zwar Rohstoff der Zuckerfabrikation und als industrieller Rohstoff in Klasse G eintarifiert; aus ihnen aber wird Zucker erzeugt, der als Rübenzucker und damit als ein der menschlichen Ernährung dienendes Fabrikat seinem Wert entsprechend nach Klasse B tarifiert, während er als Viehzucker und damit als Futtermittel der Klasse F teilhaftig wird. Ähnlich ist es bei Melasse, einem Neben- oder Abfallprodukt der Zuckerindustrie.

Zum andern können landwirtschaftliche Erzeugnisse und Abfälle von solchen aber auch einer industriellen Fabrikation für allgemeinen (menschlichen oder industriellen) Gebrauch dienen, so wenn aus Magermilch Galalith hergestellt wird und dergleichen Fälle mehr. Von den landwirtschaft-

lichen Erzeugnissen, die in der Güterklassifikation Anlage 2 aufgeführt sind, ist z. B. frische Kartoffelpülpe als derartiger industrieller Roh- (allerdings zu gleicher Zeit auch als industrieller Abfall-) stoff in der Klasse G eingeordnet. In der Klasse F sind die Abfälle von Holzzellstoff, die Bohnenschalen, die Erbsenschalen, die Flachs- und Hanfschäben, die Flachsstengel, die Hanfstengel, die rohen Nesselstengel und der ausgebraute Hopfen, mit anderen Worten im weitesten Sinne die Abfallprodukte der landwirtschaftlichen Fabrikation meist zwecks demnächstiger Verwendung als industrieller Rohstoff klassifiziert. — Verwandte Positionen finden sich auch in den von der Landwirtschaft sonst nur sehr dünn besetzten Klassen D und E mit Bäckereistreugrieß, Abdeckereifett u. dgl. Schließlich enthält auch die Klasse C noch industrielle hochwertige Rohstoffe, so die Ölfrüchte und Ölsaaten als deutsches Rohprodukt der Margarinefabrikation und die Eicheln, die neben ihrer Eigenschaft als Schweinefutter versandt werden in der Hauptsache ja wohl nur als Rohstoff zur Herstellung von Eichelkaffee und anderen Fabrikationen. — Auch Flachs und Hanf sind namentlich nach dem Stande der heutigen deutschen Textilwirtschaft hochbedeutsame und sehr wertvolle industrielle Rohstoffe, und in diesem Sinne ist auch ihre Einreihung in die Klasse C zu verstehen.

Wirkliche landwirtschaftliche Fertigerzeugnisse, wie etwa Brot, Butter, konservierte Bohnen, getrocknete Pilze, Käse, Maisflocken, Obstsäfte sind in die Klassen B, C und D eingesetzt. — Insbesondere die Klasse C weist landwirtschaftlich-fabrikatorische Erzeugnisse auf. Man denke an Malz, Dextrin; doch überwiegen hier die mehr landwirtschaftlichen Hausmacherwaren, als geröstete Graupen, Quark, Rübenmehl und Rübensaft, Mischfutter, während die nahverwandten Bohnen und Gurken in Salzwasser, Sauerkohl und Kartoffelmehle, wie Backmehl, Dörrmehl und anderes Mehl, der Klasse D eingereiht sind. Im übrigen bildet die Klasse C für landwirtschaftliche Produkte auch eine gewisse geringere Rangklasse gegenüber nahverwandten vollwertigen Gütern der Klasse B. Man denke gegenüber Käse und Milch an den in der Klasse C sich findenden Quark; man vergleiche gegenüber dem Rübenzucker der Klasse B den Rübenrohzucker von weniger als 98 % Polarisation.

Die rein industriellen Fabrikate ländlicher Herkunft finden sich vorzüglich in der Klasse B, wie etwa der schon

genannte Zucker, Fette und Ölsäuren, Kunstspeisefette und Öle, und vor allem auch Margarine. Diese Tarifierung der Margarine nach Klasse B, also nicht nach der allerhöchsten Klasse A, obwohl vielfach aus ausländischen Rohstoffen gewonnen, ist nicht zu erklären aus einem irgendwie landwirtschaftlichen, sondern allein aus dem Ernährungsgesichtspunkt.

b) Dem in seiner äußeren Form und Klassifizierung mit dem Gesagten wohl erschöpfend charakterisierten Normaltarife steht als systematischer Gegensatz nur scheinbar der „Ausnahmetarif" gegenüber. Denn die schon weiter oben gekennzeichnete materielle Grenze, daß der Normaltarif im wesentlichen nur für normale im ganzen Tarifgebiet gleichmäßige Verhältnisse, der Ausnahmetarif aber für besondere Verhältnisse gelte, deckt sich in keiner Weise mit der heute bei den Formalbezeichnungen „Ausnahmetarif" und „Normaltarif" gemachten Unterscheidung. Einleuchtendes Beispiel hierfür ist wiederum die Getreidetarifierung, insbesondere der Ausnahmetarif 17 B 1.

Dieser 17 B 1 ist nur formell, nicht aber materiell ein Ausnahmetarif. Denn der Ausnahmetarif 17 B 1 gilt nach seinen ganzen Anwendungsbedingungen, seinem Geltungsbereich und nach der Frachtberechnung 1. sowohl für Stückgut wie für Wagenladungen, 2. von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn, und schließlich 3. für alle Versender und für alle Empfänger. Die einzige Einschränkung des Ausnahmetarifs 17 B 1 gegenüber dem Normaltarif für Getreide, d. h. gegenüber der Klasse C war früher, daß im Gegensatz zum Normaltarif, der die Getreidebeförderung für alle wirtschaftlichen Zwecke umfaßte, der Getreidetarif 17 B 1 beschränkt war auf Versendung von Getreide zur Verwendung im Deutschen Reich. Damit war der Verwendungszweck oder, sagen wir ungenauer aber bezeichnender, der binnenländische Ernährungszweck in dem Tarif kumulativ mit der Bezeichnung des Artikels (Getreide) zum Ausdruck gebracht. Zugleich war damit aber auch der vollkommen auf der allgemeinen Linie der deutschen landwirtschaftlichen Tarifpolitik liegende Charakter des Ausnahmetarifs 17 B 1 betont: Es handelte sich eben um eine für sämtliche deutsche Reichsbahnstationen in Empfang und Versand gleichmäßig geltende Tarifmaßnahme, für die lediglich zwecks Erleichterung des Inlandbezugs und zwecks Unterstützung der Preissenkungsbestrebungen der Reichsregierung die Ausnahmetarifform gewählt war. Als Preisskala war im Tarif nur an Stelle der im Normaltarif vorgesehenen Klasse C die nächstbilligere Klasse D vorgeschrieben. Unter dem schon weiter oben geschilderten Druck der Unterbietung der Wasserfracht ist inzwischen der Unter-

schied zwischen deutschem und Auslandskonsumgetreide als handelspolitisch aussichtslos preisgegeben und der AT 17 B 1 für alle Verwendungszwecke freigegeben worden. Wir stehen also jetzt vor dem Kuriosum, daß gemäß dem Normaltarif Getreide in Klasse C, gemäß einem in 99½ % aller Fälle anwendbaren Ausnahmetarif aber nach Klasse D tarifiert. Von den vorher (III. 2) erwähnten 9 Ausnahmetarifen für Getreide fällt also einer, der AT 17 B 1 bei Betrachtung seines wirklichen Wesens als Ausnahmetarif aus. Er tritt materiell in die Front des Normaltarifs hinüber, und wenn wir uns vor Augen halten, daß dieser 17 B 1 für sich allein schon im Jahre einen Mengenumschlag von rund 6 650 000 t hatte, sämtliche übrigen 8 Ausnahmetarife für Getreide aber nur einen Umschlag von rund 458 000 t erzielten, so wird klar, daß mit dem Ausfall des 17 B 1 die wirkliche Bedeutung der Ausnahmetarifierung für Getreide auf ein noch unverhältnismäßig geringeres Maß gegenüber der materiellen Normaltarifierung zusammengeschrumpft ist, als es nach dem oben Gesagten schon anzunehmen war.

Der Fall des 17 B 1 ist nicht einzigartig; genau die gleiche allgemeine Abtarifierung eines Normaltarifsatzes über den Weg des Ausnahmetarifs haben wir bei dem Kohlentarif 6 B 1, dessen Einschränkungen zwar nicht von allen deutschen Stationen, aber von allen deutschen Gewinnungsstätten gelten, und ebenso findet sich diese Bildung, zumal der Kohlentarif hier, streng genommen, nicht interessiert, auch beim Düngemitteltarif 11 B 1, der in seinen maßgebenden Positionen von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen gilt und als einzige ausnahmetarifmäßige Beschränkung (aus schon erwähnten landwirtschaftspolitischen Gründen) wiederum nur abgestellt ist auf Transporte zum Düngen im Deutschen Reich. Auch dem Umschlag dieses 11 B 1 von rund 11 465 000 t steht eine Gesamttransportmenge für alle übrigen Ausnahmetarife für Düngemittel von nur 2 076 000 t gegenüber. Also auch hier ein vollkommenes Zurücktreten der Ausnahmetarife gegenüber dem allgemeingültigen Tarif, welcher im materiellen Sinne die normale Tarifierung darstellt.

Bliebe von den ganz großen landwirtschaftlichen Gütern schließlich nur noch die Kartoffel, und auch für diese liegt die Sache nicht anders, sondern nur komplizierter und deswegen auf den ersten Blick nicht so ohne weiteres erkennbar wie für Getreide und Düngemittel. Wir haben nämlich im Normaltarif bei den Kartoffeln nicht nur eine allgemeine einheitliche Tarifierung nach einer Normalklasse (wie etwa bei Getreide Normalklasse C), sondern schon im Normaltarif ist die Tarifierung für Kartoffeln in dreifacher Weise verteilt. Frische Kartoffeln bzw. Kartoffeln schlechthin gehen (wie schon oben ausgeführt)

nach Klasse G; getrocknete oder gedörrte Kartoffeln zu Futterzwecken gehen nach Klasse F und getrocknete oder gedörrte Kartoffeln, die nicht zu Futterzwecken, sondern zu anderen irgendwie industriellen Zwecken versandt werden, gehen nach Klasse D. Immerhin, der Tarif, der einerseits das Erzeugnis Kartoffel und andererseits das Nahrungsmittel Kartoffel treffen soll, ist im Normaltarif die Klasse G. Genau aber aus den gleichen Gründen, wie seinerzeit bei Getreide, wird auch bei frischen Kartoffeln, soweit die Ernährung der binnenländischen Bevölkerung in Frage kommt, der Normaltarif noch als zu hoch empfunden. Eine weitere Ermäßigung soll der binnenländischen Bevölkerung beim Nahrungsmittelbezug zugewandt werden, und so haben wir den Ausnahmetarif 16 B 1, der fast genau wie der 17 B 1 auch wieder von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen der Reichsbahn gilt und der „zur Verwendung im Deutschen Reich" für Kartoffelversand einen 23 %igen Abschlag von der Klasse G vorsieht. Eine ähnliche Abtarifierung, nämlich die Klasse F ÷ 18 % (was beinahe die Normalklasse G bedeutet), sieht für die Futterkartoffel und für die industrielle Kartoffel — die normaltariflich, wie wir sahen, nach Klasse F oder D reisen — der AT 16 B 2 bei Verwendung zu Futterzwecken oder zu Brennzwecken vor. Grundsätzlich ist also die Regelung auch bei Kartoffeln nicht anders als bei Getreide und bei Düngemitteln; nur macht die etwas verwickeltere Konstruktion des Normaltarifs auch die Ausnahmetarifbildung bei der Kartoffel etwas weniger übersichtlich. Die Kartoffel wird überdies in Deutschland in Normaljahren weit über Bedarf produziert, ist also ein Überschußgut, und ihr Absatz muß daher im Ausland besonders gefördert werden, worauf später bei den Ausnahmetarifen im eigentlichsten Sinne des Wortes noch zurückzukommen sein wird. Im wesentlichen aber offenbaren alle die genannten Ausnahmetarife bei den drei großen landwirtschaftlichen Transportgütern allemal das gleiche tarifpolitische Ziel: die deutsche landwirtschaftliche Produktion, soweit es sich auch um deutschen Konsum handelt, gegenüber dem formellen Normaltarif noch besonders zu begünstigen.

Die materielle Zugehörigkeit der großen Ausnahmetarife 17 B 1, 11 B 1, 16 B 1 und 16 B 2 zum Normaltarif wird übrigens schließlich auch noch in gewissem Maße formell bestätigt dadurch, daß die Tarifsätze aller der vier vorgenannten Ausnahmetarife nicht wirklich „ausnahmsweise", d. h. aus irgendwelchen besonderen ausnahmemäßigen Bedürfnissen frei, insbes. abweichend von dem Bareme des Normaltarifs, womöglich sogar abweichend von seiner Staffelung gestaltet sind, sondern

die vier Tarife sind sämtlich gebildet nur durch Ab- oder Zuschlag zu unseren Normaltarifklassen. Die Tarife könnten damit auch formell-technisch ohne weiteres zu Bestandteilen des Normaltarifs gemacht werden (wenn etwa zwischen F und G eine Zwischenklasse — in Höhe von beiläufig F ÷ 18 % — eingefügt würde, die die Kartoffeln zu inländischen Futter- und Brennzwecken auffinge, oder wenn unter der Klasse G noch eine weitere G — 23 % nahekommende Tarifklassenlinie in den Normaltarif aufgenommen würde, die dann die Kartoffeln des 16 B 1 umfaßte, usw.). Von solcher Einreihung in den Normaltarif hat man trotz der heute schon bei den Ausnahmetarifen 16 B 1, 16 B 2, 17 B 1 und 11 B 1 (und übrigens auch bei vielen anderen Ausnahmetarifen) normalmäßigen Tarifierung bisher abgesehen, einmal, um im Hinblick auf die einleitend gewürdigte Bedeutung des Wetters den daraus eventuell bei jeder Ernte anders sich ergebenden Notwendigkeiten in der Tarifierung schnell und leichtbeweglich über den Weg des Ausnahmetarifs Rechnung tragen zu können. (Als Bestandteile des Normaltarifs wären solche Änderungen in der Tarifierung stets an das Formalverfahren vor der Ständigen Tarifkommission gebunden.) Man hat den Weg aber auch aus dem sehr gewichtigen Grunde gewählt, weil man in weiten Kreisen große Bedenken trug, weitere Tarifklassen und vor allem Tarifklassen unter der Klasse G zu schaffen. — Vermehrung der Tarifklassen bedeutet immer Anreiz an die gesamte Verfrachterschaft, auch vermehrte Anträge auf Detarifierung zu stellen. Unter diesen Umständen entschied man sich bisher dafür, trotz grundsätzlich materiellen Normalcharakters der vorstehend behandelten Ausnahmetarife, es bei der nun einmal bestehenden Ausnahmetarifform für sie zu belassen. Aber diese Form ist eben doch nur höchstens als Form berechtigt. Wirkliche Ausnahmetarife sind nur diejenigen, die auch in sich eine ausnahmsweise Tarifgestaltung aufweisen, und über sie ist in einer landwirtschaftlichen Systematik in der Tat nur weniges, und zwar folgendes zu sagen:

Wirkliche „Ausnahme"tarife werden in der Landwirtschaft nur sehr wenige gebraucht, und dementsprechend sehr wenig gemacht; wenn aber, dann meist aus den verschiedensten politischen Gesichtspunkten. Der bekannteste politische Gesichtspunkt ist wohl der Notstandsgesichtspunkt. Welcher Art die Notstände sind, interessiert hier in der Systematik nicht. Aber gerade für sie ist das einleitend gewürdigte Wetter bzw. Unwetter am meisten anlaßgebend. Auch die wirtschaftspraktische Auswirkung, daß der landwirtschaftliche Not-

standstarif meist nur dem einen geben kann, was er dem anderen nimmt, soll — so sehr Kritik in diesem Sinne lockte — hier nicht vertieft werden. Um rein aufzählend zu bleiben, sei nur festgestellt, daß es zur Zeit (des Vortrags) 8 landwirtschaftliche (bzw. forstwirtschaftliche) Notstandstarife gibt, und daß diese angesichts der Gesamtzahl der Binnen-Ausnahme-Tarife (abzüglich derjenigen allgemeinen Charakters) von rund 300, knapp 3 % dieser sogenannten „B"-Tarife ausmachen. — Eine praktisch unendlich viel bedeutsamere Art der politischen Ausnahmetarife bilden die Außenhandelstarife. Die Zahl der Tarife dieser Gruppen, nämlich der A-, G- und S-Tarife, beläuft sich insgesamt auf 127; auf die deutsche Landwirtschaft beziehen sich davon 12, also eine zwar verhältnismäßig kleine, absolut aber doch noch erhebliche Zahl. — Im Vergleich mit Industrie und Handel kann die Landwirtschaft im Auslandsverkehr natürlich keine besonders bedeutende Rolle spielen.

Mit Notstands- und Außenhandelstarifen sind wir aber schon im wesentlichen am Ende der Systematik der eigentlichen landwirtschaftlichen Ausnahmetarife angelangt. Selbstverständlich gibt es auch eine große Anzahl weiterer kleiner Ausnahmetarife für landwirtschaftliche Güter. Diese beruhen aber dann zum allergrößten Teile auf Gesichtspunkten des verschiedensten Wettbewerbs; Wettbewerbs sowohl mit anderen Verkehrsmitteln wie mit ausländischen landwirtschaftlichen Produkten, die an bestimmten Punkten des deutschen Wirtschaftsgebietes bei mangelnder tarifpolitischer Unterstützung der deutschen Produktion diese aus dem Konsum verdrängen würden. Landwirtschaftliche Ausnahmetarife jener Art aber, die bei der Industrie als Industrieunterstützungstarife bezeichnet werden, bestehen angesichts der oben grundsätzlich festgestellten geographischen und klimatischen Einheitlichkeit des landwirtschaftlichen Charakters Deutschlands nur in ganz geringem Maße, in erster Linie noch unter den Holztarifen.

Auch die Einzelbetrachtung der Systematik lehrt eben induktiv dasselbe, was oben schon deduktiv festgestellt wurde: In der Landwirtschaft tritt die Ausnahmetarifbildung schon nach der Form, ganz besonders aber der Sache nach, weit zurück hinter den Normaltarif. Bei der Industrie ist dies nicht, oder jedenfalls nur sehr viel weniger der Fall. Und hierin ist die grundsätzliche Eigenart der Systematik der landwirtschaftlichen Tarifgestaltung zu finden.

1. Entwicklung der Verkehrsmengen an landwirtschaftlichen Gütern während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik) (in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg . . .	65	69	62	50	54	53
28a	Weizen, Spelz	1 664	1 803	1 816	1 839	2 016	2 156
28b	Roggen	1 470	1 657	2 223	1 552	1 579	1 734
28c	Hafer	916	1 023	889	590	482	525
28d	Gerste	2 088	2 208	1 844	1 162	1 273	1 010
28e	Anderes Getreide (s. n. gen.) Hülsenfrüchte	199	209	212	223	218	202
28f	Mais	721	366	245	148	210	61
28g	Malz	488	503	446	277	232	222
28h	Lein- und Ölsamen	170	203	165	168	123	88
31a	Bau- und Nutzholz, unbearbeitet, quer bearbeitet	5 327	4 427	3 552	2 370	1 907	2 335
31b	Bau- u. Nutzholz längs bearbeitet	5 436	5 047	3 871	2 808	2 437	2 889
31c	Papierholz	1 234	1 189	1 376	1 026	1 128	1 273
31d	Grubenholz	2 452	2 565	2 429	1 921	1 652	1 773
31e	Eisenbahnschwellen, hölzerne . .	1 898	1 950	1 660	1 387	1 225	1 464
31f	Brennholz	1 872	1 880	1 392	1 257	1 033	1 049
32a	Zellstoff usw.	1 800	1 742	1 495	1 284	1 234	1 253
32b	Gehobelte Hölzer, Holzwaren . .	1 263	1 172	857	566	463	615
33	Hopfen	23	26	22	13	12	12
37	Kartoffeln	4 035	3 725	3 697	4 513	4 045	4 402
68a	Zucker, roher	1 146	1 186	1 337	974	694	765
68b	Zucker, Verbrauchszucker	916	1 003	843	637	436	435
41a	Mehl, Mühlenerzeugnisse	2 277	2 292	1 771	1 623	1 451	1 364
41b	Kleie	1 542	1 293	1 230	947	789	727
42	Obst, Gemüse, Pflanzen	1 843	2 037	1 719	1 684	1 409	1 390
43	Öle, (auß. Mineralölen), Fette usw.	1 243	1 225	946	876	865	741
44	Ölkuchenmehl	1 728	1 677	1 621	1 675	1 817	1 528
49	Rüben	8 956	8 886	12 735	7 879	5 730	6 310
50	Rübensirup, Melasse	415	405	377	328	285	278
56	Spiritus, Branntwein, Essig . . .	568	591	465	518	528	670
57	Stärke, Kartoffelmehl usw. . . .	263	253	217	192	197	215
70a	Heu, Stroh	1 176	1 310	892	799	764	707
70b	Milch, Rahm	2 100	2 032	1 941	1 768	1 626	1 531
	Zusammen	57 294	55 954	54 347	43 054	37 914	39 777
	% (1928=100)	100	98	95	75	66	69
	Gesamt. Güterverk. % (1928=100)	100	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101%
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58%
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für landwirtschaftliche Güter 100%
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für landwirtschaftliche Güter 66%
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43%
Prozentualspanne des landwirtschaftlichen Güterverkehrs 34%

IV.

Eine besondere betriebswirtschaftliche Behandlung erübrigt sich eigentlich, wenn man den besonders auch in früheren Veröffentlichungen des Verfassers betonten Satz als unstreitig ansieht, daß ein Eisenbahnnetz steht und fällt mit dem Schicksal des von ihm durchzogenen Gebietes. Denn dann ist schon nach diesem Obersatze klar, daß das volkswirtschaftlich Richtige auch das für die Eisenbahn betriebswirtschaftlich Beste sein muß, und in tarifpolitischer Beziehung daher zu tun ist. Immerhin mag auch die betriebswirtschaftliche Berechtigung der von der Reichsbahn eingeschlagenen landwirtschaftlichen Tarifpolitik noch im besonderen wenigstens an Hand einer kleinen statistischen Aufgliederung nachgewiesen sein.

In den Tafeln 1 und 2 ist für die Jahre 1928 bis 1933 die Entwicklung der Verkehrsmengen an landwirtschaftlichen Gütern einerseits, an Eisen- und Metallverkehrsmengen andererseits dargelegt. Das Ergebnis ist, daß, während 1929 Eisen und Metalle im Ausschwingen der damaligen Konjunkturwelle noch prozentual stärker als im Jahre zuvor gefahren, die landwirtschaftlichen Güter aber offensichtlich auf Grund des Ernteergebnisses etwas schwächer bewegt worden waren, von 1929 ab der Prozentsatz der Verkehrsmengen an Eisen und Metallen schließlich bis auf 40 % des Jahres 1928 absinkt, während in der Landwirtschaft der Rückgang nur bis zu 66 % erfolgt, so daß sich eine Prozentualspanne (am Fuß der Anlagen nachgewiesen) für den industriellen Verkehr von 62 %, für den landwirtschaftlichen Verkehr von nur 34 % zwischen dem Höhe- und dem Tiefpunkt der Konjunktur ergibt. Das landwirtschaftliche Gut scheint also danach vom Standpunkte der Eisenbahn fast doppelt so zuverlässig hinsichtlich der Anbringung seiner jährlichen Verkehrsmengen zu sein als der typische Industrialartikel. Die Gründe für derartige Entwicklung liegen so nahe, daß sie hier nur in einem Sinne unterstrichen zu werden brauchen, nämlich in dem Sinne, daß hierbei das landwirtschaftliche Gut nicht als Produktions-, sondern als Konsumartikel seine Stetigkeit bewährt. In diesem Sinne möchte insbesondere auf die dritte Tafel verwiesen sein, die die Verkehrsschwankungen für Steine nachweist. Für Steine wird als heimische Bodenproduktion zunächst vielleicht eine ähnliche Prozentzahl wie für landwirtschaftliche Artikel erwartet werden. Da indessen der Konsum der Steine nicht verzehrmäßig, sondern industriell bedingt ist, ist auch der Rückgang des Steineverkehrs im wesent-

2. Entwicklung der Verkehrsmengen an Eisen und Metallen während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)
(in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
4	Blei, Bleiwaren	239	234	181	128	105	135
	Eisen und Stahl						
11a	Roheisen	2 757	2 877	1 581	1 202	831	967
11b	Luppen	3 098	3 564	2 298	1 815	1 381	1 809
11c	Bruch	6 170	6 354	4 721	3 396	2 742	3 531
	Eisen- und Stahlwaren						
12	Stab- und Formeisen, Bleche	8 413	8 173	5 843	3 877	2 920	3 965
13	Eisenbahnschienen	3 084	3 426	3 072	2 756	2 192	2 600
14	Eisenbahnschwellen	712	798	735	564	545	748
15	Eisenbahnachsen, -räder	894	949	852	614	510	579
61	Dampfkessel, Maschinen	2 373	2 347	1 760	1 249	926	1 050
17	Röhrensäulen	1 756	1 799	1 237	752	507	729
15	Draht	1 211	1 193	863	705	495	606
19a	Sonstige	2 826	2 691	2 029	1 475	1 232	1 493
19b	Aluminium, Zinn usw. und -waren	343	321	210	163	139	200
19c	Kupfer und -waren	359	342	239	168	158	205
19d	Abfälle von Nichteisenmetallen	372	474	398	292	274	312
20	Eisenerz	4 875	4837	3 491	1 631	999	1 410
22a	Blei-, Kupfer-, Zink usw. Erze	286	304	283	197	202	172
22b	Schwefelkies, -abbrände	1 160	1 154	854	520	435	531
22c	Übrige Erze	857	847	546	345	266	313
67	Zink	169	189	146	106	105	100
	Zusammen	41 954	42 873	31 339	21 955	16 964	21 455
	% (1928=100)	—	102	75	52	40	51
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100)	—	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Eisen und Metalle . . . 102
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Eisen und Metalle . . 40
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43
Prozentualspanne des industriellen Verkehrs 62

lichen parallel nicht dem landwirtschaftlichen, sondern dem industriellen erfolgt; wir haben eine Verkehrsspanne zwischen Höchst- und Tiefstpunkt von 57 %, was dem von Eisen und Metallen mit 62 % fast entspricht und, weit entfernt von den landwirtschaftlichen, nur 34 % ist. Andererseits ist bei den Industrien, in denen eine Konsumorientierung ähnlich wie bei der Landwirtschaft auf den Verbrauch vorliegt, ein schwächerer Rückgang zu vermerken als bei den typisch industriellen

3. Entwicklung der Verkehrsmengen an Steinen während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)

(in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
7	Zement, Traß	7 941	7 456	5 937	3 866	3 026	3 672
9	Dach-, Stein-, Teerpappe, Dachfilz	238	220	192	144	127	148
21 a	Erde, Kies, Sand	35 683	30 859	24 435	17 993	16 047	18 691
21 b	Porzellanerde, Ton usw. . . .	4 421	4 375	3 434	2 394	1 915	2 491
29	Glas, Glaswaren	954	951	737	536	412	466
36	Kalk, Kalksteine zum Brennen usw.	5 307	5 234	4 274	3 067	2 347	3 108
58	Waren aus natürlichem Stein-, Mühl-, Schleif-, Wetzsteine usw.	184	152	131	72	54	72
59 a	Steine, künstl. (Mauersteine usw.) .	14 361	12 190	7 318	4 616	3 148	3 920
59 b	Steine, natürl. (Pflastersteine usw.)	40 411	38 852	32 785	23 113	19 611	27 375
62	Teer, Asphalt usw.	2 455	2 731	2 360	1 956	1 599	1 808
63	Ton- und Zementwaren . . .	1 620	1 449	1 129	737	560	721
	Zusammen	113 575	104 469	82 731	58 494	48 846	62 472
	% (1928=100) . . .	100	92	73	52	43	55
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100) . .	100	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101%
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58%
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Steine 100%
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Steine 43%
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43%
Prozentualspanne des Steinverkehrs 57%

Gütern. Es wird deswegen zunächst auf Tafel 4, den Kohlenverkehr, verwiesen. Dieser hat, obgleich das Jahr 1929 noch, in offenbar industriellem Aufschwung des Kohlenverbrauchs, die Prozentualziffer gegen 1928 um 8 Punkte in die Höhe setzte, schließlich im Konjunkturrücklauf doch nur eine Prozentualspanne von insgesamt 38 %, was im großen und ganzen fast wieder auf die Prozentualspanne des landwirtschaftlichen Verkehrs von 34 % herauskommt. Ähnlich liegt es

4. Entwicklung der Verkehrsmengen an Kohlen während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)

(in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
6a	Braunkohlen, rohe	18 086	18 215	15 123	13 099	11 389	11 790
6b	Brikette (Brikette, Koks) .	37 917	39 967	30 205	31 105	28 019	28 621
6c	Koks	.	.	536	482	564	584
46a	Petroleum und andere Mineralöle	2 135	2 591	2 304	2 227	2 098	2 241
46b	Steinkohlenteeröle.	1 005	984	917	607	591	651
60a	Steinkohlen, rohe	76 486	82 353	66 706	58 836	52 456	56 238
60b	Steinkohlen, Brikette	4 151	4 519	3 512	3 703	3 436	3 867
60c	Koks	18 233	21 628	14 342	13 000	11 741	13 332
64	Torf, Torfstreu, Holzkohlen .	643	738	617	515	483	462
	Zusammen	158 656	170 995	134 262	123 574	110 777	117 786
	% (1928=100)	100	108	85	78	70	74
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100) . .	100	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Kohlen 108
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Kohlen 70
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43
Prozentualspanne des Kohlenverkehrs. 38

auch bei Textilien (Tafel 5), die als notwendiges Verbrauchsgut zwar in dem ersten Jahr der Krise die Noteinsparungen der Bevölkerung durch überprozentualen Rückgang des Verkehrs erscheinen lassen, die aber, im großen und ganzen gesehen, dann doch schon 1932 wieder unverhältnismäßig Erholung aufweisen und so schließlich mit einer Prozentualspanne von 39 % direkt neben der Kohle und unter der Durchschnittsspanne des Gesamtverkehrs (43 %) liegen. Die Tafel 6 über Genußmittel und Salze muß als typische Verbrauchsgruppe gleichfalls Prozentualspannen unter Durchschnitt aufweisen. Wir verzeichnen eine Spanne von 40 % gegenüber den schon bekannten durchschnittlichen 43 %. Interessant ist schließlich auch noch Tafel 7 über die Entwicklung der Düngemittel. An sich produktionell, sind sie andererseits doch die nötige Voraussetzung für das landwirtschaftliche

5. Entwicklung der Verkehrsmengen an Textilien während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)
(in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
66	Wolle	230	213	193	175	186	205
2	Baumwolle	499	495	396	347	363	473
27	Garne	403	368	299	267	233	279
34	Jute	103	166	63	51	49	74
40	Lumpen	434	394	298	221	182	208
	Zusammen	1669	1636	1249	1061	1013	1239
	% (1928=100)	100	98	75	64	61	74
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100)	100	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Textilien 100
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Textilien 61
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43
Prozentualspanne des Textilienverkehrs 39

Konsumgut und müssen daher wohl zwischen Landwirtschaft und Industrie hineinfallen. Immerhin steht die Verkehrsspanne von 37 % der landwirtschaftlichen Verkehrsspanne von 34 % bedeutend näher als derjenigen der typischen industriellen Produkte. Die Zahlen beweisen die besondere Zuverlässigkeit der Landwirtschaft auch vom privatwirtschaftlichen Standpunkt der Reichsbahn aus — als Kunde. Von den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ganz abgesehen, verweist der tarifpolitische Egoismus schon auf pflegliche Behandlung der Landwirtschaft; nur wenn sie gedeiht, gedeihen auch die anderen mehr oder weniger schließlich fast sämtlich an sie angeschlossenen Gewerbe- und Wirtschaftszweige, und besonders auch die heimische Bahn. Unsere Tarifsystematik trägt der Landwirtschaft sehr weitgehend Rechnung; aber man weiß auch, warum. —

6. Entwicklung der Verkehrsmengen an Genußmitteln und Salzen während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)
(in 1000 t)

Nr. des Güter-Verzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
3							
65	Bier	1272	1235	954	634	488	468
52	Wein	245	237	227	211	241	198
	Salz (außer Kali)	2344	2527	2340	1938	1835	1805
	Zusammen	3861	3999	3521	2783	2564	2471
	% (1929=100)	—	104	91	72	66	64
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100)	—	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Genußmittel und Salze . 104
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Genußmittel und Salze. 64
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43
Prozentualspanne des Verkehrs an Genußmitteln und Salzen 40

7. Entwicklung der Verkehrsmengen an Düngemitteln während der Jahre der letzten Krise 1928—1933

(auf Grund der Güterbewegungsstatistik)

(in 1000 t)

Nr. des Güterverzeichnisses	Güterarten	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	Düngemittel						
10a	tierische	916	876	780	598	550	545
10b	phosphorhaltige	2 833	2 633	2 512	1 934	2 059	2 027
10c	Chilesalpeter	84	141	103	76	46	42
10d	Kalisalze	4 262	3 964	3 834	2 831	2 586	2 803
10e	Künstlicher Stickstoff	3 406	3 206	3 078	2 569	2 524	2 510
10f	Sonstige	4 613	4 994	4 348	3 003	2 449	2 782
	Zusammen	16 114	15 814	14 655	11 011	10 214	10 709
	% (1928=100)	100	98	91	68	63	66
	Gesamter Güterverkehr % (1928=100)	100	101	83	67	58	65

Höchster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 101
Niedrigster Prozentsatz im Gesamtdurchschnitt des Güterverkehrs 58
Höchster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Düngemittel 100
Niedrigster Prozentsatz wie vorstehend, jedoch nur für Düngemittel 63
Prozentualspanne des Gesamtverkehrs 43
Prozentualspanne des Düngemittelverkehrs 37

Vom Verkehr der früheren Pfalzbahn.

Von
J. Mattern.

(Mit einer Karte.)

Der schöngegliederte Renaissancebau gegenüber dem Bahnhof Ludwigshafen (Rhein) trägt die Anschrift: „Direktorium der Pfälzischen Eisenbahnen". Noch heute, obwohl die Pfälzischen Eisenbahnen seit über 25 Jahren nicht mehr bestehen. Sie wurden am 1. Januar 1909 von Bayern verstaatlicht und sind seit 1920 ein Teil der Reichsbahn. Die Anschrift hätte also schon zweimal geändert werden müssen. Aber Kunstverständnis und Heimatsinn haben dem alten Bau seinen ursprünglichen Namen belassen. Wer als Pfälzer zur Privatbahnzeit dort mitgearbeitet hat, ist für diese lebendige Geschichtserinnerung doppelt empfänglich.

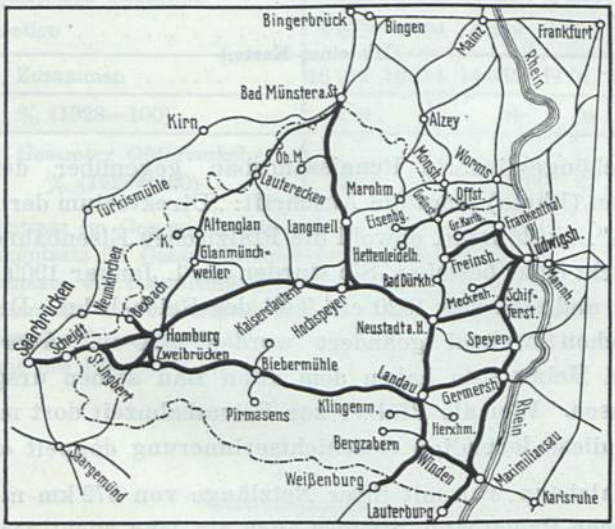
Die Pfalzbahn war mit ihrer Netzlänge von 872 km nicht nur die größte deutsche Privatbahn, sondern auch ein sehr wichtiges Bindeglied zwischen großen deutschen und internationalen Eisenbahnwegen. Und ein Drittes wurde ihr von den Verkehrstreibenden und in Fachkreisen übereinstimmend bestätigt: der kaufmännische, durch schriftliche Dienstanweisungen nicht beengte Geist ihrer Verwaltung.

Eigentlich waren es drei Aktiengesellschaften mit getrenntem Eigentum, nämlich: Die Pfälzische Ludwigsbahn, die Pfälzische Maximiliansbahn und die Pfälzischen Nordbahnen. Die drei Gesellschaften wurden jedoch von der gleichen Direktion einheitlich verwaltet und traten im Betrieb und im Verkehr immer nur als geschlossenes Netz auf. So kam es, daß — statt der amtlichen Bezeichnung „Vereinigte Pfälzische Eisenbahnen" — allgemein der Name „Pfalzbahn" üblich wurde.

Die nachstehenden Ausführungen sollen einen Beitrag zum Kapitel „100 Jahre deutsche Eisenbahn“ sein und einen Überblick über den Verkehr der Pfalzbahn geben. Der Schreiber kann dabei der Versuchung nicht widerstehen, auch einige persönliche Erinnerungen einzuflechten.

I. Die Pfalz und ihr Eisenbahnnetz.

Die Pfalz hat eine besonders günstige Verkehrslage. Sie grenzt im Westen an das Saargebiet mit seinen reichen Kohlengruben und seiner bedeutenden Eisenindustrie und hat im Osten die große Wasserstraße



des Rheins als Grenze. Im Süden liegt Elsaß-Lothringen mit seinen Erzfeldern und Hüttenwerken und im Norden das industriegewaltige Rheinland. Dabei besitzt die Pfalz selbst chemische Industriewerke von Weltruf, eine bedeutende Metall-, Maschinen-, Schuh-, Textil-, Holz-, Stein-, Papier- und Zuckerindustrie sowie zahlreiche mittlere und kleine gewerbliche Betriebe der verschiedensten Art. Sie hat schließlich eine blühende Landwirtschaft mit reichem Obst- und Gemüsebau und ist nach Größe und Güte das erste Weinbaugebiet Deutschlands.

Als man in Deutschland mit der Erbauung von Eisenbahnen begann, fiel in der Frage Staatsbahn oder Privatbahn für die Pfalz ausschlaggebend ins Gewicht, daß sie wegen ihrer wechselvollen Vergangenheit als unsicheres Grenzland betrachtet wurde. Bayern überließ deshalb den

Bahnbau unter der Zusage einer Zinsgarantie von 4 % für die Ludwigsbahn, von 4½ % für die Maximiliansbahn und von 4 % für die Nordbahnen dem Privatkapital. Bei dieser Entstehungsgeschichte war für die „Bauwürdigkeit" der ersten Linien natürlich nicht das öffentliche Interesse, sondern die Erzielung einer wirtschaftlichen Rente maßgebend. Als dann im Laufe der Jahre auch die Erschließung weniger einträglicher Gegenden gefordert wurde, hat Bayern im Jahre 1869 die drei Gesellschaften durch ein Fusionsgesetz „zum Zwecke des gemeinschaftlichen Betriebes der bereits gebauten und weiter noch zu bauenden Eisenbahnen" vereinigt und ihnen vom 1. Januar 1870 an bis 1. Januar 1905, dem ursprünglich vorgesehenen Tag der Verstaatlichung, auf Grund der bis 1869 verteilten Dividenden eine Verzinsung von 9 % für die Ludwigsbahn, von 5½ % für die Maximiliansbahn und von 4 % für die Nordbahnen zugesichert. Obwohl daraufhin auch unwirtschaftliche Linien gebaut werden mußten, die das finanzielle Gesamtergebnis herabdrückten, haben die tatsächlichen Zuschüsse Bayerns während der 34jährigen Garantiezeit nur 10 Millionen Mark betragen. Wenn der Staat selbst die Bahnen in der Pfalz gebaut und betrieben hätte, wären seine Aufwendungen sicherlich viel höher gewesen.

Zur Verkehrsbetrachtung ist es notwendig, die Hauptlinien des Netzes hinsichtlich ihrer Bauzeit und ihres Bauzwecks kurz zu besprechen. Dazu wird allgemein bemerkt, daß die Durchgangslinien 100—120 km lang sind.

1. Bexbach (Grenze)—Homburg—Kaiserslautern—Neustadt a. H.—Ludwigshafen (Rhein); Schifferstadt—Speyer.

Die Linie wurde als erste pfälzische Eisenbahn in den Jahren 1845 bis 1849 gebaut und durchschneidet die Pfalz von Westen nach Osten ungefähr in der Mitte. Die Teilstrecken Neustadt—Ludwigshafen und Schifferstadt—Speyer wurden im Jahr 1847 und die gesamte Linie im Jahr 1849 eröffnet. Die Bahn war dazu bestimmt, die Saarkohle und die Eisenprodukte des Saargebiets an den Rhein zu bringen und später eine Verbindung zwischen Frankreich und Mitteldeutschland zu schaffen. Diese Verkehrserwartungen haben sich erfüllt. Der Saarkohlenverkehr entwickelte sich so günstig, daß er allein nahezu 20 Jahre lang die meisten Einnahmen einbrachte. Auch die Eisensendungen waren sehr namhaft. Im Jahr 1867 wurde die feste Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim eröffnet und dadurch die Schienenverbindung mit Süddeutschland hergestellt.

2. Ludwigshafen (Rhein)—Frankenthal (Grenze); Neustadt a. H.—Weißenburg (Grenze); Winden—Maximiliansau (Rhein).

Die Strecke Ludwigshafen—Frankenthal (Grenze) wurde im Jahr 1853 eröffnet. Sie sollte die Bexbacher Linie an Hessen und das Rheinland anschließen und dadurch den Verkehr dieser Gebiete mit Frankreich durch die Pfalz leiten. Diese Absicht ist in großem Maß gelungen. Die Strecke Neustadt a. H.—Weißenburg wurde im Jahr 1855 in Betrieb genommen und sollte der Saarkohle, die am Rhein von der Ruhrkohle stark zurückgedrängt wurde, den Weg nach dem Elsaß öffnen. Diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nur zum Teil, da die französische Ostbahn die Saarkohle auf ihren eigenen Strecken nach dem Elsaß beförderte. Die beiden neuen Strecken bildeten jedoch zusammen mit der alten Strecke Ludwigshafen—Neustadt die erste Durchgangslinie von Norden nach Süden: Frankenthal (Grenze)—Ludwigshafen (Rhein)—Neustadt a. H.—Weißenburg (Grenze). Diese Linie spielte in der Folgezeit eine sehr wichtige Rolle im Durchgangsverkehr zwischen Rheinland/Holland und der Schweiz.

Als sich die Meinung, es ließen sich über Weißenburg große Saarkohlensendungen nach dem Elsaß bringen, als irrig erwies, sah die Pfalzbahn in den südlichen Teilen von Baden, Württemberg und Bayern ein aussichtsreiches Absatzgebiet für die Saarkohle. Sie baute deshalb im Jahr 1864 die Strecke Winden—Maximiliansau und führte die Bahn auf einer Eisenbahnschiffsbrücke, der ersten Eisenbahnschiffsbrücke in Deutschland, über den Rhein. Das neue Verbrauchsgebiet der Saarkohle erwies sich als außerordentlich aufnahmefähig, so daß der Übergang Maximiliansau bald der Hauptweg der Saarkohle wurde und es auch während der ganzen Pfalzbahnzeit blieb.

3. Hochspeyer—Münster a. St. (Grenze).

Die Strecke wurde im Jahr 1871 eröffnet und bildete zusammen mit den älteren Strecken Hochspeyer—Neustadt a. H. und Neustadt a. H.—Weißenburg (Grenze) die zweite Durchgangslinie von Norden nach Süden. Sie brachte gegenüber dem ersten Weg, Frankenthal (Grenze)—Ludwigshafen (Rhein)—Neustadt a. H.—Weißenburg (Grenze), in verschiedenen Verkehrsbeziehungen fühlbare Abkürzungen und zeigte in der Folge sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine erfreuliche Entwicklung.

4. Speyer—Germersheim—Lauterburg (Grenze).

Die Strecke Speyer—Germersheim wurde im Jahr 1864 und die Strecke Germersheim—Lauterburg (Grenze) im Jahr 1876 eröffnet. Die beiden Strecken bildeten zusammen mit den älteren Strecken Frankenthal (Grenze)—Ludwigshafen (Rhein) und Ludwigshafen (Rhein)—Schifferstadt—Speyer die dritte, und zwar die kürzeste Durchgangslinie von Norden nach Süden. Die Linie verläuft nächst dem Rhein und wurde für den Verkehr mit der Schweiz die wichtigste Wettbewerbslinie zu den Parallelbahnen der rechten Rheinseite.

5. Saarbrücken (Grenze)—St. Ingbert—Zweibrücken—Landau—Germersheim.

Die Linie war die zweite Durchgangslinie vom Saargebiet zum Rhein, entstand jedoch erst allmählich. Aber Kohle und Eisen der Saar waren auch bei ihrer Erbauung mitbestimmende Faktoren. Die ältesten Teilstrecken St. Ingbert—Zweibrücken und die Verbindung mit Homburg wurden in den Jahren 1857—1867 gebaut und sollten Zweibrücken mit Homburg verbinden und außerdem die Kohle und das Eisen des St. Ingberter Bezirks auf die Bexbacher Linie bringen. In den Jahren 1872—1879 wurde dann von Germersheim aus der Anschluß an Zweibrücken hergestellt und zuletzt das Schlußstück St. Ingbert—Saarbrücken gebaut. In der gleichen Zeit entstanden die südlichen Abzweigstrecken Biebermühle—Pirmasens und Zweibrücken—Saargemünd. Bei Germersheim wurde die Bahn auf einer festen Brücke über den Rhein geführt. Die Durchgangslinie Saarbrücken—Germersheim hat für verschiedene Verkehrsverbindungen zwischen dem Saargebiet und Süddeutschland gegenüber der Bexbacher Linie fühlbare Abkürzungen gebracht und deshalb einen großen Teil dieses Verkehrs an sich gezogen. Dabei behielt jedoch die Saarkohle in der Hauptsache ihren alten Weg über Winden—Maximiliansau bei, während der Personenverkehr sich dem neuen Übergang Germersheim zuwandte.

6. Neustadt a. H.—Bad Dürkheim—Monsheim (Grenze); Freinsheim—Frankenthal; Grünstadt—Eisenberg/Hettenleidelheim und Grünstadt—Offstein.

Die Strecke Neustadt—Bad Dürkheim wurde bereits im Jahr 1865 eröffnet, die Fortsetzung nach Monsheim (Grenze) im Jahr 1873. Die Strecken Freinsheim—Frankenthal und um Grünstadt entstanden in den Jahren 1876/77, 1895 und 1900. Die Bahn Neustadt—Bad Dürkheim durchzieht die Hauptorte des pfälzischen Weinbaugebietes. Eisenberg und

Hettenleidelheim bei Grünstadt besitzen mächtige Ton- und Klebsandgruben mit einem ungewöhnlich großen Versand. Zwischen Freinsheim und Frankenthal liegt das beste Obst- und Gemüseland der Pfalz, das früher u. a. einen sehr großen Kirschenversand bis nach Belgien, Holland und England hatte.

7. Die Schmalspurbahnen bei Ludwigshafen (Rhein) und Frankenthal.

Im Umkreis von Ludwigshafen und Frankenthal wurden in den Jahren 1890—1891 für den starken Arbeiterverkehr dieser Städte einige Schmalspurbahnen gebaut. Die Bahnen beförderten täglich mehrere tausend Arbeiter, erhielten auch einen ansehnlichen Wochenmarktverkehr und während der Herbstmonate so große Zuckerrübensendungen, daß dafür eigene Züge gefahren werden mußten.

8. Münster a. St. (Grenze)—Lauterecken—Homburg—St. Ingbert—Scheidt (Grenze).

Die Linie wurde aus strategischen Gründen, also im wesentlichen mit Reichsmitteln, hergestellt und im Jahr 1904 eröffnet. Sie war der letzte große Bahnbau der Pfalzbahn und neben der ältesten Linie, Bexbach—Ludwigshafen (Rhein), die einzige Durchgangslinie, die in ihrem ganzen Verlauf in einem einheitlichen Arbeitsprogramm erbaut wurde. Eine kleine Zwischenstrecke bestand als eingleisige Nebenbahn schon vorher und wurde dabei zweigleisig und hauptbahnmäßig ausgestattet.

Die Linie bedeutete für die Verbindung zwischen Saarbrücken und Münster a. St. eine Abkürzung des Wegs über die Rhein-Nahe-Bahn um 4 km (117 km gegenüber 121 km), weshalb die Pfalzbahn mit der Gewinnung eines neuen Durchgangsverkehrs rechnete. Aber die preußische Staatsbahn hat von der Rhein-Nahe-Bahn keinen Verkehr abgetreten, so daß die pfälzische Linie in ihrem Hauptteil Münster a. St.—Homburg über lokale Bedeutung nicht hinauskam. Die Rhein-Nahe-Bahn war überhaupt der ständige Ärger der Pfalzbahn. Sie wurde im Jahr 1860 eröffnet und hat damals als kürzeste Linie zwischen dem Saargebiet und dem Rheinland der längeren pfälzischen Strecke über Neunkirchen —Ludwigshafen (Rhein)—Worms den größten Teil dieses Durchgangsverkehrs weggenommen. Als dann die Pfalzbahn im Jahr 1904 mit ihrer Linie Münster a. St.—Scheidt wieder den kürzeren Weg bekam, war es natürlich, daß sie einen Teil des verlorenen Verkehrs zurückzugewinnen hoffte. Aber alle Bestrebungen blieben erfolglos. Der Pfalzbahn half weder der Hinweis darauf, daß die Rhein-Nahe-Bahn überlastet sei, noch

die Vorstellung, sie könne die Gewähr für einen ordnungsmäßigen Betrieb der „strategischen Bahn" im Ernstfall nur dann übernehmen, wenn sie auch im Frieden die Möglichkeit bekomme, die Leistungsfähigkeit der Linie durch einen entsprechenden Verkehr dauernd zu erproben.

II. Vom Personenverkehr.

Der Personenverkehr war infolge der dichten Besiedlung und der geographischen Lage der Pfalz, der Rührigkeit der Pfälzer und der vielen Industriebetriebe zu allen Zeiten ziemlich stark. Über seinen Umfang und seine Entwicklung geben folgende Zahlen Aufschluß:

Jahr	Netzlänge km	Beförderte Personen	Einnahmen M	Einnahmen % der Gesamteinnahmen
1850	116	520 000	380 000	29
1875	525	4 152 000	3 029 000	24
1900	759	11 761 000	7 620 000	22
1908	872	16 371 000	9 623 000	22

Das Verhältnis der Einnahmen zwischen internem und direktem Verkehr sowie zwischen den einzelnen Wagenklassen hat sich im Lauf der Jahre nicht wesentlich geändert. Die Hundertsätze für 1907 haben betragen:

Verkehr		Wagenklassen				
intern	direkt	1	2	3	4	Militär
59	41	2,5	14,2	52,8	27,3	3,2

Aus der Geschichte des pfälzischen Personenverkehrs wird im einzelnen folgendes hervorgehoben:

Die Pfalzbahn war zu jeder Zeit auf eine gute Ausstattung der Wagen und eine Beschleunigung des Fahrplans bedacht. Schon im Jahr 1854 wurden direkte Personenzüge zwischen Mainz und Forbach und im Jahr 1860 direkte Schnellzüge zwischen Köln und Basel durch die Pfalz gefahren. Zugleich bestanden schon direkte Personentarife mit außerpfälzischen, auch französischen, Stationen. Vor Eröffnung der festen Rheinbrücke bei Ludwigshafen (1867) war zwischen Ludwigshafen und Mannheim ein Omnibusdienst eingerichtet, der die direkten Reisenden und ihr Gepäck unentgeltlich vom einen auf das andere Rheinufer brachte.

In den ersten vier Jahren (von 1847 bis 1851) bestanden vier Wagenklassen. Die Wagen für die vierte Klasse waren Stehwagen, anfangs ohne und später mit Bedachung. Als die Pfalzbahn die vierte Klasse

abschaffte, begründete sie diese Maßnahme ungefähr mit den gleichen Erfahrungen, wie sie 75 Jahre später wieder in Deutschland gemacht wurden. Sie urteilte damals: „Die vier Wagenklassen haben sich nicht bewährt. Ein nicht unbedeutender Teil des bemittelteren Publikums wendet sich immer mehr der untersten Klasse zu. Die erste Klasse ist fast gar nicht, die zweite sehr wenig und die dritte auch nur in geringem Maße besetzt, wodurch die Einnahmen empfindlich geschmälert werden. Ein weiterer Nachteil besteht darin, daß stets eine große Anzahl unbesetzter Wagen in den Zügen mitgeschleppt werden muß. Aus diesen Gründen muß die vierte Wagenklasse abgeschafft und der Tarif für die zweite und dritte Klasse ermäßigt werden." Als die vierte Klasse am 1. Mai 1907 von den deutschen Bahnen allgemein wieder eingeführt wurde, ist die Pfalzbahn grundsätzlich auf ihrem ablehnenden Standpunkt vom Jahr 1851 stehengeblieben. Sie konnte sich aber aus Betriebsrücksichten von der allgemeinen Führung der vierten Wagenklasse auf der ganzen linken Rheinseite nicht ausschließen.

Für die frühere Verkehrspolitik der deutschen Eisenbahnen ist bezeichnend, daß sich die Pfalzbahn nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 gegen den Vorwurf verteidigen mußte, sich an den Militärtransporten bereichert zu haben. Und ein anderer Vorgang ist noch bemerkenswert. Da die Pfalz durch die Rückkehr von Elsaß-Lothringen zu Deutschland ihre Eigenschaft als Grenzland verlor, hoffte die Pfalzbahn, aus dieser politischen Neugestaltung einen großen Durchgangsverkehr zu gewinnen. Sie meinte damals: „Die linksrheinische Zuglinie vom Meer bis zu den Alpen ist nun wesentlich eine deutsche Linie. Die seitherige Verkehrspolitik der französischen Ostbahnen, welche die elsässische Linie Weißenburg—Basel vernachlässigt hat, um ihre längeren Linien über Luxemburg—Thionville und Paris—Mühlhausen zu heben, wird wegfallen. Es wird deutsche Verkehrspolitik einsetzen und der linksrheinischen Linie einen großen Aufschwung bringen." Aber die Pfalzbahn erfuhr eine bittere Enttäuschung. Sie fand bei der Reichseisenbahnverwaltung in Straßburg nicht die erhoffte Unterstützung und sah sich schon wenige Jahre später zu der Klage veranlaßt: „Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen dürfen nicht als preußische Bahn betrachtet werden, sondern als deutsche Bahn, weil auch die übrigen deutschen Bahnen materiell an ihr beteiligt sind."

Ein sehr scharfer Wettbewerb bestand mit den rechtsrheinischen Linien um den wichtigen Verkehr Holland—Schweiz/Italien. Besonders umstritten war dabei das Teilstück Frankfurt a. M.—Basel, wo auf den Endstationen die linksrheinischen und die rechtsrheinischen Schnellzüge meistens zu gleicher Zeit ein- und ausliefen. Der rechtsrheinische Weg

hatte die landschaftlichen Reize von Heidelberg, Baden-Baden, Freiburg und dem Schwarzwald voraus und weigerte sich lange, die wahlweise Gültigkeit der Fahrkarten Frankfurt a. M.—Basel für den linksrheinischen Weg zuzugestehen. Später hat er dann der Pfalzbahn vorgeworfen, daß sie in Basel ein ausgesuchtes Schaffnerpersonal in Dienst stelle, das die Reisenden durch besondere Gefälligkeiten beim Gepäcktragen und bei der Unterbringung in die Wagen abfange und zur Benutzung der linksrheinischen Züge bewege. Aber solche Vorwürfe waren damals in der Regel gegenseitig und wurden deshalb auch nicht ernst genommen. Sie waren ein Zeugnis dafür, daß sich das Personal ohne schriftliche Dienstanweisungen für die Interessen seiner Verwaltung mitverantwortlich fühlte und danach handelte. Die pfälzischen Schaffner in Basel hatten die gleiche Dienstauffassung wie z. B. der Bürodiener bei der Direktion, der bei der Austeilung der monatlichen Betriebsergebnisse gewöhnlich seine eigenen kritischen Bemerkungen zu den Zahlen machte. Man sah ihm die Freude am Gesicht an, wenn er sagen konnte: „Das Ergebnis ist gut. Wir haben im Personenverkehr fast eine Million verdient. Wenn es so bleibt, gibts Weihnachtsgratifikation." Aber bei rückgängigen Einnahmen deutete schon seine Leichenbittermiene an: „Nicht gut. Das miserable Wetter, der schlechte Herbst sind schuld."

Die Pfalzbahn ist in verschiedenen Betriebsverbesserungen mit an der Spitze der deutschen Eisenbahnen gestanden. Sie hat z. B. als erste Bahn die elektrische Strombeleuchtung der Wagen eingeführt, hat sehr früh elektrische Zentralen für die Stationsbeleuchtung eingerichtet und schon im Jahr 1893 Versuche mit Akkumulatorwagen angestellt. Ihr Urteil über diese Wagen ist noch heute in einzelner Beziehung interessant. Es lautete: „Elektrische Akkumulatorenwagen eignen sich zur Ausfüllung größerer Zugspausen, für einen regelmäßigen, jedoch nach der Zahl der Reisenden nicht umfangreichen Verkehr und für Schülerbeförderung zwischen dem Land und benachbarten Städten. Immerhin haften dem Betrieb infolge des verhältnismäßig hohen toten Gewichts der Wagen, der begrenzten Aufnahmefähigkeit von elektrischer Energie Mängel an, die eine beschleunigte Ausdehnung des Betriebes und eine weitere Beschaffung der Wagen noch nicht ratsam machen lassen." Der Übergang zum allgemeinen elektrischen Betrieb, die technischen Fortschritte im Wagenbau und der Wettbewerb mit dem Kraftwagen haben den elektrischen Triebwagen inzwischen vor neue, große Aufgaben gestellt und das Urteil der Pfalzbahn zum größten Teil überholt.

Als die badische Bahn am 1. Mai 1895 ihre bekannten „Kilometerhefte" einführte, die beim reisenden Publikum einen außerordentlichen

Anklang fanden, ist ihr die Pfalzbahn darin nicht gefolgt. Sie befürchtete, daß die Vergünstigung zu Einnahmeausfällen führe, und hielt auch das pfälzische Netz für eine solche Tarifmaßnahme für ein zu kleines Verkehrsgebiet. Sie hat sich dann später zur Einführung gleicher Hefte bereit erklärt, wenn sich auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen anschließen würden. Die Reichseisenbahnen haben jedoch die Anregung wiederholt abgelehnt, so daß auch die Pfalz ohne Kilometerhefte blieb. Dagegen hat die Pfalzbahn schon im Jahr 1896 an den Sonntagen der Monate Juni, Juli und August nach bestimmten Ausflugsorten „Regiesonderzüge" zu verbilligten Fahrpreisen gefahren. Die Erfahrungen mit dieser Verkehrsbeförderung waren jedoch wenig günstig.

Die Pfalzbahn hat schon sehr früh im Bahnhof Ludwigshafen eine Art Reisebüro eingerichtet. Ein reiseerfahrener Beamter gab dort Ratschläge über Reiseziele, Fahrpläne, Gasthäuser u. dgl. und stellte auch die Fahrkarten zusammen. Er war wegen seines Entgegenkommens und seiner Verlässigkeit außerordentlich geschätzt, und selbst viele Mannheimer ließen sich von ihm beraten. Natürlich freute er sich, wenn er seine Kunden zur Wahl pfälzischer Eisenbahnstrecken bewegen konnte. Das „Blaue pfälzische Kursbuch" hat ihn dabei wirksam unterstützt. Das Kursbuch hat das Pfalzbahnnetz, schon lange bevor Paul Münchs bekannte lustige Dialektdichtung „Die Pfälzisch Weltgeschicht" erschienen ist, als europäische Verkehrszentrale dargestellt. In den Karten waren die Pfalzbahnlinien dick und fast schnurgerade eingetragen, die fremden Wettbewerbslinien dagegen dünn und krumm, so daß man vor ihrer Benutzung geradezu abgeschreckt wurde. Die Fahrpläne waren so übersichtlich zusammengestellt, daß sie den Eindruck erweckten, als ob alle wichtigen Schnellzugslinien von der Pfalz ausgingen und dahin zurückkehrten. Man brauchte auch nicht viel umzublättern und verlor sich deshalb nicht in den Anschlüssen, sondern fand seinen ganzen Reiseweg meistens auf dem nämlichen Blatt beisammen. Das „Grüne badische Kursbuch" war übrigens in ähnlicher Weise auf rechtsrheinische Bilder zugeschnitten.

III. Vom Güterverkehr.

Die Hoffnungen auf einen starken Güterverkehr, die auf den Bau der ersten Linie gesetzt wurden, haben sich für die ganze Pfalzbahnzeit und für das ganze Netz erfüllt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen etwa zwei Drittel der gesamten Einnahmen. Ihre Entwicklung zeigt folgendes Bild:

Jahr	Netzlänge km	Beförderte Mengen t	Einnahmen M	Einnahmen % der Gesamteinnahmen
1850	116	95 000	873 000	67
1875	525	2 900 000	9 031 000	72
1900	759	8 815 000	22 367 000	65
1908	872	10 908 000	28 250 000	66

Von den Einnahmen fielen in den letzten Jahren etwa 22 % auf den internen und 78 % auf den direkten Verkehr. Von den beförderten Gütermengen waren im Jahr 1907 die wichtigsten (in 1000 t):

1. Saarkohlen	2 431	9. Düngemittel . . .	280
2. Eisen aller Art . .	1 068	10. Chemische Produkte	240
3. Steine aller Art . .	838	11. Zucker, roh und raffiniert	234
4. Ruhrkohlen	628	12. Zement, Gips, Kalk	213
5. Erde, Sand, Ton . .	572	13. Wein	146
6. Holz aller Art . . .	503	14. Feld- und Gartenfrüchte	115
7. Getreide	491		
8. Malz, Mehl	310		

Saarkohlen und Eisen standen also mit großem Abstand an der Spitze des Güterverkehrs. Sie haben zur Erbauung der ältesten Linie geführt und sind auch während der ganzen Pfalzbahnzeit die wichtigsten Gütersendungen geblieben.

Die Saarkohlen kamen zu etwa 80 % aus den preußischen und 20 % aus den pfälzischen Gruben und verteilten sich nach Empfangsgebieten und Frachterträgnissen wie folgt:

Empfangsgebiet	Menge t	Pfälzische Fracht M
1. Pfalz	929 000	1 894 000
2. Württemberg	609 000	1 753 000
3. Bayern	323 000	722 000
4. Baden	305 000	803 000
5. Elsass	131 000	147 000
6. Hessen	97 000	208 000
7. Schweiz	37 000	50 000
zusammen	2 431 000	5 577 000

Dieser Frachtbetrag machte 14 % der gesamten Güterverkehrseinnahmen aus und entfiel zu 34 % auf den Verkehr nach der Pfalz und zu 66 % auf den Verkehr darüber hinaus. Für die Sendungen wurden eigene Kohlen- und Leerwagenzüge gefahren. Die Wagengestellung war genau geregelt. Lange Jahre mußte sich nämlich die Pfalzbahn darüber beschweren, daß die übergroße Gestellung preußischer Wagen sie in eine unverhältnismäßig hohe Wagenschuld bringe. Im Jahr 1875 wurde dann zwischen der Eisenbahndirektion Saarbrücken, der Pfalzbahn, der

badischen, der württembergischen und der bayrischen Staatsbahn eine anteilsmäßige Wagengestellung vereinbart, die für alle Beteiligten einen gerechten Ausgleich brachte und während der ganzen Pfalzbahnzeit in Geltung blieb. In dem ständigen Kampf der Saarkohle mit der Ruhrkohle um die oberrheinischen Absatzgebiete stellte sich die Pfalzbahn ihrer höheren Frachteinnahmen wegen natürlich auf die Seite der Saarkohle. Sie erklärte schon im Jahr 1850: „Es handelt sich darum, die Saarkohle am Rhein unterzubringen, wo sie von der Ruhrkohle fast ganz verdrängt wurde". Dieses Ziel wurde in wenigen Jahren erreicht. Aber die Ruhrkohle hat dann infolge der fortschreitenden Entwicklung der Oberrheinschiffahrt nicht nur vielen verlorenen Boden zurückgewonnen, sondern die Saarkohle erneut zurückgedrängt. Die Pfalzbahn hat darauf ermäßigte Tarife für die Saarkohle und erhöhte Tarife für die Ruhrkohle eingeführt, so daß sie im Jahr 1885 feststellen konnte: „Zwischen der Ruhrkohle und der Saarkohle ist ein gewisser stabiler Zustand eingetreten." Sie hat den erhöhten Tarif für die Ruhrkohle aber erst im Jahr 1895 aufgehoben.

An zweiter Stelle unter den Güterarten stand „Eisen aller Art", d. h. Roh- und Brucheisen sowie Fertigfabrikate. Mit großen Eisensendungen hat man schon bei Erbauung der ersten Linie gerechnet. Aber man hat dabei nur an Sendungen aus dem Saargebiet gedacht, während im Laufe der Jahre in der Pfalz selbst eine so bedeutende Metall- und Maschinenindustrie entstand, daß die pfälzischen Sendungen den Hauptanteil an diesem Verkehr stellten. Die Eisensendungen spielten auch im Hafenverkehr von Ludwigshafen (Rhein) eine wichtige Rolle, worüber noch im Abschnitt IV gesprochen werden wird.

Der Saarkohle und dem Eisen folgten an dritter Stelle: „Steine aller Art". Dazu gehörten Sand-, Melaphyr-, Granit-, Basalt-, Back- und Ziegelsteine. Die Steinbrüche und die Werke lagen in der ganzen Pfalz zerstreut. Der größte Unternehmer war die Pfalzbahn selbst, die zeitweise bis zu sechs Steinbrüche betrieb. Ihr bedeutendster Steinbruch lag bei Rammelsbach in der Nähe von Kusel. Er stellte Schotter und Pflastersteine her, beschäftigte im Jahr 1907 rund 600 Arbeiter und hatte einen Eisenbahnversand von über 150 000 t. Die Pfalzbahn hat diese Betriebe aus zwei Gründen geführt, einmal deshalb, um ihren eigenen Bedarf möglichst billig decken zu können, und außerdem, um durch den Versand der Steine Frachten zu gewinnen. Der Erfolg gab ihr recht. Sie brauchte für ihr Deckmaterial weniger zu bezahlen als die Nachbarbahnen und hat Steine sogar ins Ausland abgesetzt. Dieser privatwirtschaftliche Nebenbetrieb, der so ganz aus dem öffentlichen Eisenbahnbetrieb herausfiel, hat einen pfälzischen Abgeordneten bei den Landtags-

verhandlungen über die Verstaatlichung im Jahr 1908 zu der etwas boshaften, und doch anerkennenden Bemerkung veranlaßt: „Das Alte hatte einen kaufmännischen Betrieb, der sich wohl sehen lassen konnte. Nennen Sie mir, meine Herren, ein Eisenbahnoberhaupt wie den Direktor der Pfalzbahn, der den Musterkoffer mit Pflastersteinen nimmt und nach Paris, Holland usw. zieht, um seine Produkte an den Mann zu bringen."

Zur Erbauung der Gotthardbahn hat die Pfalzbahn im Jahr 1872 einen Betrag von 1 000 000 sfrs. zugeschossen. Sie hat sich im Jahr 1877 zu einem weiteren Zuschuß von 412 000 ℳ bereit erklärt, daran jedoch die Bedingung geknüpft, daß die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen die Interessen des pfälzischen Durchgangsverkehrs besser berücksichtigen. Da diese Voraussetzung nicht erfüllt wurde, unterblieb der zweite Beitrag. Die im Jahr 1882 eröffnete Gotthardbahn brachte übrigens eine Enttäuschung. Die Pfalzbahn klagte darüber, daß der Gotthardweg in der Richtung von Norden nach Süden infolge zu hoher schweizerischer Tarife nicht jenen Verkehr erhielt, zu dem er nach Lage und Leistungsfähigkeit berufen schien, und daß er den Getreideverkehr nach der Schweiz zum Teil von den oberrheinischen Häfen auf den Weg über Genf abgelenkt habe. Auch über die im Jahr 1884 eröffnete Arlberg-Linie empfand die Pfalzbahn keine Freude. Sie verlor dadurch einen nicht unbeträchtlichen Teil ihres Durchgangsverkehrs von Osten nach Westen, vor allem große Schaftransporte von Österreich-Ungarn nach Paris.

So günstig die Verkehrslage der Pfalz ist, so leicht kann das kleine Gebiet umfahren werden. Diese bittere Feststellung mußte die Pfalzbahn besonders oft in den rücksichtslosen Kampfzeiten um die Verkehrsleitung machen. Darum bedeutete es für sie einen großen Erfolg, als im Jahr 1881 der „Basler Verkehrsausgleich" zustande kam. Nach diesem Abkommen wurden der preußische und der sächsische Verkehr nach Basel und der Schweiz zwischen der Pfalzbahn und den Reichseisenbahnen einerseits und der badischen Staatsbahn andererseits in monatlichem Wechsel hälftig geteilt und nachträglich ein Naturalausgleich durchgeführt. Bei der allgemeinen Neuordnung der Leitungswege im Jahr 1904 wurde der Ausgleich auf den Verkehr von Basel ausgedehnt und noch ein Geldausgleich vereinbart, der die hälftige Verteilung der Reineinnahmen, also Frachten abzüglich Beförderungskosten, bezweckte. Statt des monatlichen Wechsels wurde jedoch im Interesse einer wirtschaftlichen Betriebsführung eine dauernde Verkehrsteilung vorgenommen. Zu diesem Zweck wurde durch das nördliche Gemeinschaftsgebiet eine Grenzlinie gezogen und der Verkehr westlich der

Linie den beiden Bahnen der linken Rheinseite und der Verkehr östlich der Linie der badischen Staatsbahn zugeteilt. Im letzten Pfalzbahnjahr (1908) betrug die gemeinsame Verkehrsmenge 920 000 t und wurden als Reineinnahmen für 1 km errechnet: linksrheinisch 4159,73 ℳ und rechtsrheinisch 5424,32 ℳ.

Zwischen Ludwigshafen und Mannheim bestand von jeher ein sehr enges Verhältnis. Vom Verkehrsgesichtspunkt aus betrachtet waren die beiden Städte nach ihrer Lage, ihrer wirtschaftlichen Struktur und ihren Interessengebieten nur eine einzige Stadt. Dieser Eigenschaft mußten natürlich auch die Eisenbahntarife Rechnung tragen. Die Pfalzbahn und die badische Staatsbahn haben denn auch schon im Jahr 1878 hierüber besondere Vereinbarungen getroffen, die in den späteren Jahren mehrfach ergänzt wurden. Seit 1896 war die Regelung im wesentlichen wie folgt: Die Tarifentfernung zwischen Ludwigshafen und Mannheim betrug 12 km und setzte sich aus 6 km wirklicher Entfernung und 6 km Brückenzuschlag zusammen. Ludwigshafen war jedoch Mannheim gleichgestellt im Verkehr mit dem nordöstlichen Bayern, mit der Schweiz, Italien und Österreich-Ungarn. Mannheim war andererseits Ludwigshafen gleichgestellt im Verkehr mit Straßburg und Elsaß südlich davon. Die Pfalzbahn hat bei der badischen Staatsbahn wiederholt angeregt, den Brückenzuschlag, der hälftig geteilt wurde, fallen zu lassen. Aber die badische Verwaltung ist darauf nicht eingegangen.

Die Pfalzbahn unterhielt einen unverhältnismäßig großen Güterwagenpark, so daß sie daraus eine jährliche aktive Wagenmiete bis über 2 Millionen ℳ erzielte. Gleichwohl machte sich gerade bei ihr der fast in jedem Herbst einsetzende Wagenmangel in besonders starkem Maße fühlbar. Die Ursachen lagen darin, daß die Pfalz weit mehr Versand- als Empfangsgebiet war, und daß die Wagenbestimmungen gestatteten, die Wagen der anderen Verwaltung über ihre Heimat hinaus zu beladen. Die fremde Bahn benutzte deshalb bei Wagenmangel die bei ihr beladen eingehenden pfälzischen Wagen zum großen Teil zu Rücksendungen über die Pfalz hinaus, und die neue Empfangsbahn machte es oft geradeso. Auf diese Weise kamen sehr viele pfälzische Wagen erst nach Wochen wieder in die Pfalz selbst zurück, und die Pfälzer murrten: „Wir sehen zwar unsere Wagen, aber wir bekommen sie nicht.“ Daran änderte auch nicht viel, daß die Pfalzbahn im Herbst meistens einige tausend Privatwagen anmietete. Denn die Mietwagen galten im Sinn der Wagenbestimmungen als pfälzische Wagen und teilten daher sehr rasch das Schicksal der Eigenwagen.

Für den Wagendienst war diese Not, die den lebhaften Geist der Pfälzer Versender begreiflicherweise in erhöhte Wallung brachte, eine

bitterböse Zeit. Es gab noch keinen deutschen Staatsbahnwagenverband, auf den man die Beschwerden abladen konnte, und man blieb ganz auf sich selbst angewiesen. Aber woher Wagen nehmen, wenn sie nicht da sind? Und was nützen dem Beschwerdeführer alle noch so stichhaltigen Gründe dieser Ohnmacht? Da konnte man schon selber mißmutig werden. „Wie gehts?", fragte während solcher Tage einmal das ältere Direktionsmitglied vom Maschinenfach den jungen Kollegen vom Verkehr. „Sehr schlecht, der Wagenmangel bringt mich noch um", fuhr dieser ungehalten heraus. Lachend entgegnete der andere: „Das freut mich, so muß es jetzt sein, dann läuft das Geschäft". Der Mann vom Wagendienst sah nach dieser Belehrung die Kehrseite seiner üblen Laune und gewann wieder sein inneres Gleichgewicht. Freilich mußte er diese Erkenntnis für sich behalten und durfte den Beschwerdeführern die „Freude über das gute Geschäft" nicht zeigen. Ein andermal lernte er von den Weinbauern etwas Neues. Eine Abordnung von ihnen beschwerte sich darüber, daß sie mehrere Tage lang ohne Wagen geblieben seien. Er wies ihnen nach, daß sie selbst daran schuld seien, weil sie die zugewiesenen Wagen nicht angenommen hätten. Sie erwiderten: „Es waren ja Pfälzer, wir brauchen Preußen." Überrascht fragte der Beamte: „Warum? Sind denn unsere pfälzischen Wagen schlechter als die preußischen?" Darauf zunächst verlegenes Schweigen, dann ein langes Hin- und Herreden, das die Sache nur noch dunkler machte, bis einem Weinbauer die Geduld riß und er herausplatzte: „Es nutzt nichts, der Herr versteht uns nicht, wir müssen es ihm sagen. Also: unser Wein ist ein minderwertiger Wein, geht an die Mosel und wird dort mit Moselwein verschnitten. Wir können ihn nur in preußische Wagen verladen, damit man auf der Empfangsstation meint, der Wein komme aus der Moselgegend und sei Moselwein. Wenn er in Pfälzer Wagen verladen ist, sieht jeder, daß er aus der Pfalz kommt, und daß es schlechter Pfälzer Wein ist." Nun verstand der Neuling im Weinversand und sagte zur Wahrung des Geschäftsgeheimnisses die Gestellung preußischer Wagen zu.

Zur persönlichen Fühlungnahme mit den Verkehrstreibenden hatte die Pfalzbahn in Ludwigshafen einen Güterinspektor angestellt, dessen Aufgabenbereich die ganze Pfalz war. Er war gewissermaßen der Geschäftsreisende der Firma. Da er bereits im Jahr 1853 in den pfälzischen Eisenbahndienst eintrat und erst bei der Verstaatlichung im 80. Lebensjahr pensioniert wurde, kannte er fast die ganze Entwicklung der Pfalzbahn aus eigenem Erleben und verfügte über ungewöhnliche Erfahrungen. Er genoß deshalb in allen Verkehrskreisen großes Ansehen und hat der Verwaltung sehr wertvolle Dienste geleistet. Er unterstand

unmittelbar der Direktion, arbeitete ohne Dienstanweisung und ohne Hilfskräfte und erledigte fast alle Aufgaben mündlich. Böse Zungen haben ihm zuletzt nachgesagt, er besuche mit zunehmendem Alter fast nur noch die nahegelegenen Weinorte, teils aus Bequemlichkeit, teils aus Liebe zu einem guten Tropfen. Aber er konnte diese mißgünstigen Reden mit seiner bewährten Erfahrung widerlegen, daß gerade das Weinbaugebiet einer besonders engen Verkehrspflege bedürfe.

Wie bei verschiedenen anderen Bahnen bestand auch bei der Pfalzbahn die Regelung, daß die Nebengebühren des Gütertarifs dem Stationspersonal überlassen wurden. Die Beamten wurden dadurch an dieser Tätigkeit selbst interessiert, und die Verwaltung hatte davon u. a. den Vorteil, daß die Ansprüche wegen Güterbeschädigung, Lieferfristüberschreitung und dergleichen sowie das Schreibwerk hiewegen in mäßigen Grenzen blieben. Nach der Verstaatlichung erhielt das Personal für den entgangenen Nebenverdienst auf einige Jahre ein bestimmtes Ausgleichsgeld. Bei den Erhebungen hierüber fiel bei einer Station auf, daß die Beamten von einer Firma ein jährliches Neujahrsgeld für das Ausstellen der Frachtbriefe erhielten, obwohl diese Firma ihre Frachtbriefe selbst schrieb. Der merkwürdige Widerspruch fand folgende Aufklärung: Solange die Firma klein war, hat sie die Frachtbriefe durch die Station schreiben lassen. Als sie aber größer wurde, hat sie selbst ihre Frachtbriefe ausgestellt, den Beamten jedoch die Gebühren belassen, damit bei ihnen nicht der Glaube aufkomme, die Firma schreibe ihre Frachtbriefe nur deshalb selbst, um den Beamten ihren Nebenverdienst zu nehmen. Die Beamten waren natürlich auch mit dieser Lösung zufrieden, und so blieb das gute Einvernehmen ungestört.

IV. Vom Hafenverkehr in Ludwigshafen (Rhein).

Ludwigshafen/Mannheim war zur Pfalzbahnzeit noch der Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein, der Rhein war daher Verkehrszubringer, und so bildete das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt für die Pfalzbahn kein umstrittenes Problem. Das Bindeglied zwischen beiden bildete der Ludwigshafener Hafen mit seinen großen öffentlichen und privaten Anlagen. Die öffentlichen Anlagen waren vom bayerischen Staat und der Pfalzbahn gemeinsam geschaffen, wobei man sich nicht auf den wasserbautechnischen Teil beschränkte, sondern die Ufer auch mit den erforderlichen Lagerhäusern, Werfthallen und Kränen ausstattete. Bis zum Jahr 1908 haben die Aufwendungen des Staates etwa 10 Millionen ℳ und die der Pfalzbahn etwa 7 Millionen ℳ betragen. Die Privatanlagen waren von drei großen Industriebetrieben erbaut und dienten ausschließlich dem Verkehr dieser Betriebe. Der Hafen hatte eine überaus günstige Entwicklung und wurde der bedeu-

tendste Umschlagplatz auf dem ganzen linken Rheinufer. Sein Verkehr betrug im Jahr 1850 etwa 50 000 t und hat im Jahr 1896 die erste und im Jahr 1907 die zweite Million Tonnen überschritten. In der gleichen Zeit ist die Stadt Ludwigshafen in geradezu amerikanischer Weise gewachsen. Sie hatte im Jahr 1850 nur 90 Einwohner, im Jahr 1880 dagegen 15 000 und im Jahr 1907 über 75 000. Die Pfalzbahn hat schon im Jahr 1849 den Sitz ihrer Direktion von Speyer dahin verlegt.

Der Hafen von Ludwigshafen hatte als natürliches Hinterland nur die kleine Pfalz und das Saargebiet. Dabei wurde der Umschlagsverkehr des Saargebiets durch die direkten Eisenbahnwege mit dem niederrheinischen Industriegebiet, mit Antwerpen und Rotterdam stark konkurrenziert und konnte für Ludwigshafen oft nur durch ermäßigte Eisenbahntarife und verbilligte Umschlagsätze gehalten werden. Vom gesamten Hafenverkehr waren etwa 30—40 % Eisenbahnübergang, d. h. in den letzten zehn Jahren zwischen 500 000 t und 800 000 t, was für die Pfalzbahn eine jährliche Frachteinnahme bis über 2 Millionen ℳ bedeutete. Der Massengutverkehr bestand in der Richtung von Wasser zu Bahn in der Hauptsache aus Ruhrkohlen, überseeischem Getreide, Erzen, Roh- und Brucheisen, Zement, Zucker und Melasse, in der Richtung von Bahn zu Wasser aus den Erzeugnissen der pfälzischen und der saarländischen Eisenindustrie sowie aus Ton und Klebsand der pfälzischen Gruben in Eisenberg und Hettenleidelheim. Beim Stückgutverkehr handelte es sich um Kaufmannsgüter der verschiedensten Art, besonders um Wein, Holzwaren, Öle, Tabak, Wolle, Kaffee, Leder, Garne, Porzellan und Steingut.

Ein scharfer Wettbewerb bestand begreiflicherweise mit dem gegenüberliegenden Mannheimer Hafen. Zwar waren die Umschlagstarife der beiden Plätze in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen einander gleichgestellt, nämlich im Verkehr mit dem südlichen Elsaß, der Schweiz, Österreich und dem nordöstlichen Bayern. Aber Mannheim hatte das ungleich größere Hinterland, den dreimal größeren Hafenverkehr und besaß auch als südwestdeutsche Handels- und Industriemetropole sowie als Sitz der bedeutendsten Schiffahrts- und Speditionsbetriebe die stärkere Anziehungskraft. Der Ludwigshafener Hafen hat sich gleichwohl behauptet.

Die gesamte wirtschaftliche Verwaltung des Hafens unterstand der Pfalzbahn und war dem Gütertarifdezernenten der Direktion übertragen. Die meisten Umschlagsflächen und Lagerhäuser wurden an Schiffahrts- und Speditionsbetriebe auf längere Dauer fest vermietet, einzelne Hafenteile blieben im Eigenbetrieb der Pfalzbahn. Die beauftragten Beamten hatten eine sehr große Selbständigkeit. Eine schriftliche Zuständigkeitsordnung oder dergleichen gab es nicht, die ganze Regelung war vielmehr

aus der Praxis heraus entstanden. Da das Direktionsgebäude in nächster Nähe des Hafens lag, wurde es für den Hafendezernenten Gewohnheit, sich täglich ein bis zwei Stunden im Hafen selbst umzusehen und vieles dabei mündlich zu erledigen.

Die Gewinnung geeigneter Mieter für die Umschlagsanlagen war keine leichte Aufgabe. Denn die Gesellschaften besaßen in der Regel bereits in Mannheim eigene oder gemietete Anlagen und waren zu einer Niederlassung in Ludwigshafen nur dann zu bewegen, wenn ihre Aufwendungen dafür unter den Mehrkosten für die Frachten nach dem tarifhöheren Gebiet blieben. Andrerseits war die Pfalzbahn bei der Vermietung der Anlagen natürlich in erster Linie darauf bedacht, neuen Verkehr heranzuziehen. Denn der Hafen war ja nicht Selbstzweck, so daß die Mietbeträge etwa seine Baukosten angemessen verzinsen sollten, sondern eine wichtige Karte in der Verkehrspolitik. Jedes Schiff mit Getreide nach der Schweiz, das für Ludwigshafen gewonnen wurde, kam für die Pfalzbahn einer Frachteinnahme von etwa 2500 ℳ gleich. Für die badische Staatsbahn mit ihrem dreimal längeren Weg Mannheim —Basel war der Verlust entsprechend größer. Daß dieser Interessengegensatz zuweilen Kämpfe auslöste, war natürlich. Als es z. B. der Pfalzbahn gegen das Jahr 1900 gelang, eine Mannheimer Speditionsfirma mit bedeutendem Getreideverkehr nach der Schweiz als Mieterin eines Ludwigshafener Lagerhauses zu gewinnen, wurde ihr von rechtsrheinischer Seite aus vorgeworfen, sie haben diesen Erfolg nur durch Refaktien auf die veröffentlichten Frachten erreicht. Und als die Firma später in Konkurs geriet und hierwegen ein strafgerichtliches Verfahren stattfand, hat man auch den Hafendezernenten der Pfalzbahn vor das Mannheimer Gericht gezogen, um durch seinen Zeugeneid den Nachweis der Refaktien zu erhalten. Aber die erhoffte Sensation blieb aus. Gleichwohl, oder gerade deshalb wurde dann die Vermietung des Lagerhauses nochmals vor dem badischen Landtag breit getreten. Dem Ludwigshafener Hafen hat dieser öffentliche Zweikampf aber nicht geschadet.

Der Eigenbetrieb wurde von dem „Werftbüro", einer Abteilung der Güterabfertigung, geführt. Die Anlagen bestanden aus mehreren Werfthallen und Verladekränen und waren sehr leistungsfähig. Der Verkehr war überwiegend Massengut, namentlich Roh- und Brucheisen für die Saar und verarbeitetes Eisen aus der Saar sowie Ton und Klebsand aus der Pfalz. Die Eisensendungen beider Richtungen betrugen in den letzten Jahren etwa 200 000 t, genossen ermäßigte Eisenbahntarife und niedrige Umschlagsgebühren. Viele Jahre lang war auch dem Vorstand der Güterabfertigung Ludwigshafen dabei eine Art Speditionstätigkeit gestattet. Die Ton- und Klebsandsendungen gingen an den Niederrhein und

betrugen jährlich bis zu 60 000 t. Der Ludwigshafener Hafen stand dabei in Wettbewerb mit dem Wormser Hafen. Die Tarifentfernung nach Worms betrug 34 km, woran die Pfalzbahn mit 17 km beteiligt war. Der pfälzische Weg nach Ludwigshafen war dagegen 44 km lang, aber von der Pfalzbahn dem Wormser Weg gleichgestellt. Durch diese Tarifermäßigung und durch sehr billige Umladegebühren im Hafen ist es der Pfalzbahn gelungen, den weitaus größten Teil dieses Verkehrs über Ludwigshafen zu leiten. Der Geschäftsbetrieb des Werftbüros, dessen Dienstraum sich in einer der Werfthallen selbst befand, wickelte sich nach kaufmännischen Grundsätzen ab. Die Umlade- und Einlagerungsgebühren waren veröffentlicht, Wagenstandgelder fielen nicht an, da ja die Eisenbahn selbst die Wagen be- und entlud, das ganze Buchungswesen war sehr einfach, und Rechtsfragen wurden vermieden. Wenn sich einmal etwas Außergewöhnliches ereignete, wurde es im mündlichen Benehmen mit dem Hafendezernenten so rasch als möglich beigelegt. Ein Beispiel: Eines Tags wurde beim Ladegeschäft durch den Kran eine Schiffsplanke abgerissen und ein Matrose unbedeutend verletzt. Erledigung: Die Schreiner der nahen Eisenbahnwerkstätte setzen sofort eine neue Planke ein, und mit dem Schiffseigner und dem Matrosen werden kleine Abfindungen vereinbart. Die Aufwendungen der Werkstätte werden nicht gesondert verrechnet. Zur Auszahlung der Entschädigungen wird ein überzähliges Gut der Güterabfertigung verkauft und der noch fehlende Restbetrag von der Hauptkasse der Direktion zugeschossen. Die Hauptkasse wird dabei ohne Sachdarstellung angewiesen: „. . . . ℳ sofort an die Güterabfertigung auszuzahlen und sich in der nächsten Monatsbilanz des internen Güterverkehrs durch diese Anweisung zu entlasten". Eine gemeinsame kurze Vergleichserklärung der zwei Geschädigten, die kleine Anweisung an die Hauptkasse und eine einzige Zahlenbuchung waren also die ganze Schreibarbeit. Das Ladegeschäft wurde nicht unterbrochen, und das Schiff setzte innerhalb seiner Löschzeit seine Reise fort. Im Eigenbetrieb stand viele Jahre lang auch ein großes Getreidelagerhaus, dessen Verwaltung einem besonderen Beamten übertragen war.

Wie aus alledem ersichtlich, war der Hafenbetrieb ein untrennbarer Teil des Eisenbahnbetriebs. In dieser engen Verbundenheit bestand überhaupt ein wesentlicher Vorzug des Ludwigshafener Hafens, der in allen Schiffahrtskreisen gerühmt wurde. Es gab kein Gegeneinander, sondern nur ein Miteinander, wobei in der Regel die Bedürfnisse des Hafens ausschlaggebend waren. Der Land- und der Wasserverkehr hatten eine gemeinsame Güterabfertigung, die mitten im Hafen lag. Besondere Anschlußgebühren für den Hafen bestanden nicht. Die Bedienungsfahrten

paßten sich dem Ladegeschäft der Umschlagsfirmen an. Auch der Güterzugsfahrplan und die Güterbeförderung waren oft auf den Hafenverkehr zugeschnitten. So wurden z. B. die stets eiligen Textilsendungen aus der Schweiz, die andernfalls auf den direkten Eisenbahnweg nach Antwerpen übergegangen wären, von der pfälzischen Grenze an bevorzugt nach Ludwigshafen befördert und hier nach ihrer Ankunft sofort an die Schiffsliegestellen überführt. Als eine sehr große Geschäftserleichterung wurde es von den Umschlagsfirmen auch empfunden, daß sich die Direktion der Pfalzbahn in Ludwigshafen selbst befand. So war es jederzeit möglich, seine Wünsche und Beschwerden persönlich vorzubringen und raschen Bescheid zu erhalten. In dieser Beziehung war der Ludwigshafener Hafen seinem großen Mannheimer Bruder mit der ferngelegenen Staatsbahndirektion in Karlsruhe überlegen. Aber im übrigen bestand in Mannheim das gleiche enge Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Hafenbetrieb.

Bei der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen im Jahr 1920 haben die Länder bekanntlich von dem Recht Gebrauch gemacht, ihre Häfen zurückzubehalten. Dadurch wurden die Eisenbahnen und die Häfen auseinandergerissen und die Betriebe in zwei Hände gelegt. Vielleicht war der damalige Entschluß der Länder ein Fehler und wäre es richtig gewesen, auch die Häfen an die Reichsbahn übergehen zu lassen. Der Gegensatz zwischen Reichsbahn und Rheinschiffahrt hätte dann jedenfalls nicht die spätere Schärfe angenommen.

V. Schluß.

Wie verschiedentlich ausgeführt wurde, waren bei der Pfalzbahn die von theoretischen Fesseln freie und nur auf wirtschaftlichen Erfolg bedachte Arbeitsweise sowie die persönliche Fühlung mit den Verkehrstreibenden oberste Leitsätze der Verwaltung. In dieser Einstellung gab es zwischen den Direktionsmitgliedern — es waren insgesamt nur 8 — und den Angestellten aller Grade keine unterschiedliche Auffassung. Es bestanden darüber auch keine schriftlichen Dienstanweisungen. Sie waren schon deshalb entbehrlich, weil die meisten Beamten die Entwicklung der Bahn in jahrzehntelanger Dienstzeit miterlebt haben. Das Hauptverdienst an dieser aktiven Verkehrspolitik kam aber dem letzten Direktor der Pfalzbahn zu, Karl Jakob von Lavale, der von seinen 40 Dienstjahren nahezu 25 Jahr lang als Vorstand die Geschäfte leitete. Er war ein Verkehrs-, Verwaltungs- und Finanzmann von überragender Bedeutung und eine so stark ausgeprägte Persönlichkeit, daß man seinen belebenden Geist in allen Dienststuben spürte. Es ist unmöglich, von der Pfalzbahn zu sprechen, ohne seinen Namen zu nennen. Und deshalb sei auch das letzte Wort dieser Betrachtung seinem Gedenken gewidmet.

Die Arbeiterpensions- und Krankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1934[1].

Von

Reichsbahnrat Graf **Lambsdorff** und Reichsbahnamtsrat **Kuhatscheck** bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Schluß.[1]

C. Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung.

Bahnärztlicher Dienst.

Auch im Jahre 1934 war die finanzielle Lage der Kasse noch durchaus günstig. Sie schloß mit einem Überschuß von rund 1,2 Millionen RM ab. Die satzungsmäßig vorgeschriebene allgemeine Rücklage ist in Höhe von 7,00 Millionen RM vorhanden. Im Ausgleichstock, an den die monatlichen Überschüsse der Bezirksleitungen abgeführt werden, und der nach Abzug der satzungsmäßigen Beträge für die Rücklagen zur Unterstützung weniger leistungsfähiger Bezirksleitungen verwandt wird, befand sich am Jahresschluß einschließlich der Vorjahre ein Betrag von rund 9,2 Millionen RM. Für die zur Deckung der allmählich anwachsenden Sterbegeldleistungen zurückzulegende besondere Sterbegeldrücklage in Höhe von 40 Millionen RM waren bis zum Jahresschluß bereits 18,2 Millionen RM angesammelt worden. Das Vermögen der Kasse betrug am Schluß des Geschäftsjahres 1934, einschließlich 4,8 Millionen RM Sondervermögen, rund 39,3 Millionen RM.

Unter diesen Umständen war es wie in den früheren Jahren möglich, die für die Gesamtleistungen in der Satzung festgesetzten Jahreshöchstbeträge zu verdoppeln und auch wie im Vorjahr schon von der Erhebung der Beiträge und des Zuschusses der Deutschen Reichsbahn

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1463.

für den Monat Dezember abzusehen, obwohl damit für die Kasse ein Einnahmeverlust von rund 2 600 000 RM verbunden war. An Stelle des Beitragserlasses die Leistungen zu erhöhen, was an sich nahegelegen hätte, erschien deshalb nicht zweckmäßig, weil die hierdurch verfügbaren Mittel für eine merkliche Erhöhung der Leistungen nicht ausgereicht hätten.

Trotzdem konnten auch im Berichtsjahr noch einige Leistungsverbesserungen durchgeführt werden. Es handelte sich dabei um die Heraufsetzung der Zuschüsse für die Kosten für Zahnbehandlung und Zahnersatz, die bei der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung im Vergleich zu anderen Versicherungen ähnlicher Art verhältnismäßig niedrig waren.

Es sind folgende Änderungen eingetreten:

1. Tarifstelle III Ziffer 1 (Zahnbehandlung).

Der Jahreshöchstbetrag der Erstattung der Kosten für Zahnbehandlung wird für das Mitglied ohne Familienangehörige von 50 auf 60 RM und für das Mitglied mit Familienangehörigen von 100 auf 120 RM erhöht.

2. Tarifstelle III Ziffer 2 (Zahnersatz).

a) Erhöhung des Höchstsatzes
für einen Zahn erstmalig von . . . . . 6 auf 7 RM
für eine Krone oder einen Stiftzahn erstmalig von 6 auf 10 RM
für einen Zahn, eine Krone oder einen Stiftzahn bei späteren Umarbeitungen, Ausbesserungen und Erneuerungen von . . . . . 3 auf 5 RM.

b) Der Höchstbetrag im Kalenderjahr wird für das Mitglied ohne Ehefrau von 50 auf 60 RM und für das Mitglied mit Ehefrau von 100 auf 120 RM erhöht.

Die Änderungen treten allerdings erst mit Wirkung vom 1. Januar 1935 in Kraft. Der Mehraufwand wird auf 700 000 RM für das Jahr geschätzt.

Einige weitere Satzungsänderungen von nicht wesentlicher Bedeutung bezwecken, zum Nutzen der Allgemeinheit der Versicherten die unberechtigte Ausnutzung der Kassenmittel durch einzelne zu verhindern. Hierher gehören u. a. die Nichterstattungsfähigkeit des bekannten Friedmannschen Tuberkuloseheilmittels und in gewissem Sinne auch die Bestimmung, daß Kosten für Bäder an ausländischen Badeorten und für Mineralsalze, die im Ausland hergestellt sind, nicht erstattet werden, es sei denn, daß aus medizinischen Gründen die Zulassung eines ausländischen Heilmittels für die Allgemeinheit der Versicherten geboten erscheint. Die Maßnahme wurde aus nationalwirtschaftlichen Gründen für notwendig gehalten.

Die günstige Finanzlage der Kasse gestattete auch, daß ein Betrag von 50 000 RM zur Förderung der nationalen Arbeit, ein Betrag von 10 000 RM der Stiftung für die Opfer der Arbeit und ein Betrag von 100 000 RM dem Winterhilfswerk 1934/35 zur Verfügung gestellt werden konnte.

Die Kur- und Genesungsanstalt Taunusheim in Königstein im Taunus, für deren bauliche Verbesserung und Ausstattung im Berichtsjahr 72 000 RM aufgewendet und für das Jahr 1935 rund 80 000 RM ausgesetzt worden sind, erfreut sich immer mehr wachsender Beliebtheit unter den Versicherten. Die Anstalt war schon im Jahre 1933 fast immer voll belegt und im Berichtsjahr zum Teil überbelegt. Die durchschnittliche Belegungsziffer betrug bei einer Bettenzahl von 200 im Monat (die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr):

Januar	92,32	(71,74)
Februar	141,60	(102,34)
März	149,03	(115,71)
April	160,86	(144,07)
Mai	185,51	(181,74)
Juni	197,13	(180,50)
Juli	195,42	(184,61)
August	197,61	(179,58)
September	197,00	(184,70)
Oktober	193,94	(184,03)
November	196,17	(161,26)
Dezember	170,52	(80,81).

Das Heim dient vornehmlich dem Zweck, Reichsbahnbeamte, die infolge von Krankheit dienstunfähig sind, durch eine Kur, deren Dauer in der Regel 4 Wochen beträgt, wieder gesund und dienstfähig zu machen. Aufgenommen werden daher nur aktive Beamte (nicht Familienangehörige) und, wenn in stilleren Zeiten (insbesondere in den Monaten November und Dezember) Platz vorhanden ist, in beschränktem Umfang auch Ruhestandsbeamte. Die Aufnahmeanträge übersteigen aber weit das Maß der Aufnahmemöglichkeit. Das führt dazu, daß vielfach die zur Kur Angenommenen längere Zeit auf die Einberufung warten müssen. Hierdurch wird nicht selten der eigentliche Kurzweck, sofortiger Kuraufenthalt nach schweren Erkrankungen oder Operationen, nicht erreicht. Im Berichtsjahr konnte von 2862 eingegangenen Aufnahmeanträgen nur 2397 Anträgen stattgegeben werden. 465 Mitglieder konnten entweder gar nicht oder nicht zu dem gewünschten Zeitpunkt aufgenommen werden. Zahlreiche Antragsteller zogen den gestellten Antrag zurück.

Um diesem Übelstand abzuhelfen, hat der Kassenvorstand mit Genehmigung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn im

Frühjahr 1935 in Oberschreiberhau (Riesengebirge) ein im Betrieb befindliches Sanatorium zum Gesamtpreis von 450 000 RM erworben. Es handelt sich wie beim Taunusheim um eine Krankenanstalt mit sämtlichen neuzeitlichen Einrichtungen, wie Röntgen-, Radiumapparat, medizinische Bäder usw. Für die Wahl des Heims im östlichen Teil des Reiches war ausschlaggebend, daß das Taunusheim für viele Mitglieder der Kasse nur durch weite Reisen erreichbar war, die bei schwereren Erkrankungen die Erfolge des Erholungsaufenthaltes oftmals in Frage stellten. Für die weiblichen Mitglieder, die im Taunusheim bisher nur in beschränkter Zahl untergebracht werden konnten, wird in Bad Elster, dessen Heilmittel besonders bei Frauenleiden angezeigt sind, eine Kurmöglichkeit geschaffen werden. Ein eigenes Heim wird die Kasse dort allerdings nicht erwerben.

Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung gewährt zwar grundsätzlich keine Zuschüsse für Kuren in Bade- und Kurorten, soweit es sich wenigstens um die Kosten für Unterkunft und Verpflegung handelt. Der Vorsitzer der Kasse ist aber durch die Satzung ermächtigt, bestimmte Krankenanstalten an Bade- oder Kurorten zuzulassen[1], bei deren Benutzung teilweise Erstattung der Kosten auch für die Unterkunft und Verpflegung gewährt wird. Dementsprechend ist eine ganze Reihe von Anstalten in Bade- und Kurorten für die Versicherten freigegeben worden. Früher erstattete die Kasse von den Kurkosten ebenso wie bei der Krankenhausbehandlung 90 % oder gar 100 %. Da aber die Kuren in bedenklicher Weise zunahmen und die Ausgaben dafür immer mehr stiegen, wurde der Erstattungssatz auf 75 % gesenkt. Trotzdem sind die Kosten ständig weitergestiegen. Im Berichtsjahr betrugen die Ausgaben für Krankenhausbehandlung allgemein 6,9 Millionen RM, davon entfielen auf Badekuren 690 000 RM = 10 %. In diesen Kosten sind nicht die Kosten für Kuren im Taunusheim und die Zuschüsse für Badekuren aus Kannleistungsmitteln (Tuberkulosekuren) enthalten. Die Steigerung läßt sich zum Teil dadurch erklären, daß die Möglichkeit der Erlangung einer billigen Kur unter den Mitgliedern immer bekannter und beliebter geworden ist, zumal auch erfahrungsgemäß von ärztlicher Seite für die Befürwortung einer solchen Kur oftmals wohl ein allzu milder Maßstab angelegt worden ist, zum Teil ist sie allerdings auch auf die Überfüllung des Taunusheims zurückzuführen.

Ein weiteres Wachsen dieser Ausgaben ist auf die Dauer für die Kasse nicht tragbar. Anfang 1935 ergaben sich in den Monatsabschlüssen bereits Fehlbeträge, die ihre Ursache in dem Anwachsen der Ausgaben für Krankenhausbehandlung, Badekuren und dergl. haben. Am stärksten

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1111.

sind an der Inanspruchnahme von Badekuren die Mitglieder der Beitragsklassen III und IV beteiligt. Für die Übernahme von Kosten für Kuren sollen daher künftig folgende Grundsätze maßgebend sein.

Die Inanspruchnahme einer Kur in einer an einem Bade- und Kurort zugelassenen Krankenanstalt darf nur dann genehmigt werden, wenn nicht nur der Gebrauch der Kur als solcher notwendig ist, sondern wenn außerdem auch noch während dieser Zeit die Unterbringung in einer Krankenanstalt geboten ist, an sich also Anstaltsbehandlung auch am Wohnort des Mitglieds notwendig wäre, von dieser aber lediglich deshalb abgesehen werden muß, weil die Anstaltsbehandlung am Wohnort ohne gleichzeitigen Gebrauch von natürlichen Heilmitteln, wie sie an dem betreffenden Bade- oder Kurort zu haben sind, zwecklos ist. Ferner wird bei den Mitgliedern der Beitragsklassen III und IV der Zuschuß der Kasse von 75 % auf 50 % herabgesetzt. Die letztere Bestimmung bedarf als Satzungsänderung allerdings noch der Genehmigung der Aufsichtsbehörden.

Die Deutsche Reichsbahn hat seit Jahren der Tuberkulosebekämpfung besondere Aufmerksamkeit gewidmet. An den Maßnahmen beteiligen sich geldlich außer der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft selbst, die für Zwecke der Tuberkulosebekämpfung jährlich 2 Millionen RM und außerdem einen bestimmten Betrag ihrer Unterstützungsmittel zur Verfügung stellt, die Reichsbahnarbeiterpensionskassen (jetzt in der Reichsbahnversicherungsanstalt zusammengeschlossen), die Reichsbahnbetriebskrankenkassen und die eine Selbsthilfe des Personals darstellenden Eisenbahnvereine. Nunmehr hat auch der Vorstand der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung bestimmt, daß die Bezirksleitungen aus den ihnen überwiesenen Kannleistungsmitteln[1] für das Jahr 1935 mindestens 15 % zur Durchführung der Heilstättenbehandlung von tuberkulosekranken Versicherten der Kasse und mindestens 20 % für die Verschickung tuberkulosegefährdeter Kinder sowie für die Vor- und Nachfürsorge tuberkulosekranker oder tuberkulosegefährdeter Versicherten den mit der Durchführung der Tuberkulosefürsorge bei der Reichsbahn betrauten Bezirksfürsorgen des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine überweisen.

Der Mitgliederstand hat sich gegenüber dem Vorjahr im Durchschnitt der 12 Monate bei den aktiven Beamten um 3619 verringert, bei den Ruhestandsbeamten und Witwen um 8173 erhöht, er beträgt bei einer Reinzunahme von 4554 Personen insgesamt 359 521 Köpfe. Aus dem

[1] Die Kannleistungsmittel werden aus bestimmten Einnahmeüberschüssen gebildet. Sie werden zur Erstattung solcher Kosten verwandt, die, wie z. B. die Kosten für Lungenheilstättenkuren, nach der Satzung nicht erstattungsfähig sind.

Saargebiet wird demnächst eine größere Zahl von aktiven Beamten, Ruhestandsbeamten und Witwen übernommen werden.

Die Beitragseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahr durch die für einige Versichertengruppen eingeführte Beitragssenkung[1] um 1 931 000 Reichsmark zurückgeblieben und durch den Abgang von aktiven Beamten um 338 000 RM weiter gesunken, andererseits durch den Zugang von Ruhestandsbeamten und Witwen um 651 000 RM gestiegen, so daß der wirkliche Einnahmeverlust 1 618 000 RM betrug. Die Ausgaben für die tarifmäßigen Leistungen und die Rücklagen sind um 686 000 RM gestiegen. Da die bei der Tarifstelle III mit Wirkung vom 1. Januar 1935 eingeführten Leistungsverbesserungen ein weiteres Steigen der Ausgaben erwarten lassen, werden für die Zukunft nennenswerte Leistungserweiterungen oder der Erlaß eines Monatsbeitrags nur durchgeführt werden können, wenn die besondere Sterbegeldrücklage weniger rasch als bisher angesammelt wird, was zur Zeit noch erwogen wird und versicherungsmathematisch möglich wäre.

In der Organisation des bahnärztlichen Dienstes, dessen Kosten sich auf rund 3,8 Millionen RM jährlich belaufen, hat sich nichts geändert. Seit einiger Zeit drängt allerdings die Beamtenschaft wieder auf die Einführung der freien Arztwahl auch für die Beamten des Außendienstes, d. h. auf Aufhebung des Zwangs, sich im Krankheitsfall durch einen bestimmten Bahnarzt behandeln zu lassen. Es kann zweifelhaft sein, ob im nationalsozialistischen Staat eine unterschiedliche Versorgung der Gefolgschaftsangehörigen sich überhaupt rechtfertigen läßt, zumal die Betriebssicherheit, die Stütze des bisherigen Systems, zweifellos durch andere Maßnahmen gewährleistet werden kann. Mit der Aufhebung des gegenwärtigen Systems würde freilich eine alte fast zur Tradition gewordene Einrichtung beseitigt werden. Das kann und wird aber die Reichsbahnverwaltung nicht hindern, eine andere Regelung zu wählen, sobald sie sie als die bessere erkannt hat. Eine Entscheidung steht noch aus.

Es liegt im Zug der Zeit, vornehmlich der Jugend Arbeit und Brot zu geben. Sport, Gas-, Luft- und Bahnschutz stellen an die körperliche und geistige Beweglichkeit der Ärzte heute erhöhte Anforderungen. Die Reichsbahnverwaltung hat sich daher veranlaßt gesehen, die Altersgrenze für die Beschäftigung als Bahnarzt auf 65 Jahre herabzusetzen. Eine Ausnahme besteht für die Übergangszeit nur für die bereits vorhandenen älteren Bahnärzte, bei denen es bei der Altersgrenze von 70 Jahren bewendet.

---

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1107 ff.

Nach der schon im Vorjahr durchgeführten Gleichschaltung des Verbandes Deutscher Reichsbahnärzte, der Spitzenorganisation der einzelnen bei den Reichsbahndirektionen bestehenden Bahnarztvereine, hat der Verbandsausschuß zur Durchführung des Führergrundsatzes im Berichtsjahr die Zusammensetzung und die Aufgaben der neuen Vertretung beschlossen. Nach der neuen Verbandssatzung sind danach Gliederungen des Verbandes der Verbandsführer, dem ein Führerstab beigegeben ist, der Beirat (der bisherige Ausschuß) und der Bahnärztetag.

Eine im Frühjahr 1935 von der Reichsbahnverwaltung einberufene Oberbahnarzttagung war durch ihre Verbindung mit Vorträgen eines Dozenten der Würzburger Universität besonders geeignet, bei Ärzten wie bei Verwaltungsbeamten die Kenntnisse auf dem Gebiet der sozialen Medizin zu bereichern und zu vertiefen.

D. Die Kranken- und Hinterbliebenenkasse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Verbandskrankenkasse).

Die finanzielle Entwicklung der Kasse, die nach Auflösung des Tarifs III[1] die Bezeichnung Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (KSK.) führen wird, hat sich auch im Berichtsjahr weiter günstig gestaltet. In allen Monaten waren Mehreinnahmen zu verzeichnen. Der Reinüberschuß für das Jahr 1934 betrug rund 2 529 000 RM gegenüber einer Mehreinnahme von rund 1 900 000 RM im Jahre 1933. Diese günstige Entwicklung hat auch im Jahre 1935 angehalten. Das Gesamtvermögen der Kasse beläuft sich zur Zeit auf 14,5 Millionen RM.

Eine vom Hauptvorstand durchgeführte Werbetätigkeit für die Kasse hatte einen erheblichen Mitgliederzuwachs zur Folge. Er betrug in den Monaten

November 1934	2635
Dezember 1934	1917
Januar 1935	4061
Februar 1935	6713.

Zu Ende des Jahres 1934 hatte die Kasse einen Mitgliederbestand von rund 200 000.

Mit der am 1. März 1935 vollzogenen Rückgliederung des Saargebiets zum Deutschen Reich ist die Kasse, der schon vor Abtrennung dieses Gebiets zahlreiche Bedienstete angehörten, auch dort wieder eingerichtet worden. Der Kassenbetrieb im ehemaligen Saargebiet ist am 1. Mai 1935 eröffnet worden. Den früheren Saarbediensteten sind dabei

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1117.

besondere Vorteile eingeräumt worden. Sie haben keine Wartezeit für den Anspruch auf Krankengeld zu erfüllen. Bedienstete, die bereits vor Abtrennung des Saargebiets der Kasse angehört haben, brauchen kein Eintrittsgeld zu zahlen.

Die bei den Reichsautobahnen beschäftigten von der Reichsbahnverwaltung überwiesenen krankenversicherungspflichtigen Bediensteten können ebenfalls in die Kasse aufgenommen werden. Dies gilt nicht für die von p r i v a t e n Bauunternehmern für den Bau eingestellten Arbeiter.

Der günstige Stand der Kasse hat naturgemäß den Wunsch aufkommen lassen, irgendwelche Vorteile den Versicherten dafür zu bieten. Indessen können hier nicht Leistungsverbesserungen, sondern allenfalls eine Beitragssenkung in Betracht kommen, wobei noch zu berücksichtigen bleibt, ob und inwieweit etwa für das im Jahre 1929 auf 250 RM erhöhte Sterbegeld für die Mitglieder eine Prämienreserve anzusammeln ist. Bisher ist dies nicht geschehen, weil die Ausgaben für Sterbegeld nicht 10 % der Ausgaben für Krankengeld überstiegen. Das ist nach versicherungsmathematischen Grundsätzen die Grenze, bis zu der die Kasse ihren Betrieb ohne Prämienreserve für das Sterbegeld führen kann. Endgültige Beschlüsse sind noch nicht gefaßt.

Das Sterbegeld für die Ehefrauen[1] der Kassenmitglieder, für das bei einer Festlegung als P f l i c h t leistung eine Prämienreserve von 6,5 Millionen RM anzusammeln wäre, soll nach Möglichkeit als sogenannte Kannleistung beibehalten werden.

Die Bestimmungen über die Ermäßigung des Eintrittsgeldes sind inzwischen mit Wirkung vom 1. November 1934 von den Aufsichtsbehörden genehmigt worden. Nicht genehmigt ist dagegen von der staatlichen Aufsichtsbehörde, dem Reichswirtschaftsminister und Preußischen Minister für Wirtschaft und Arbeit, die in der Hauptversammlung im Dezember 1933 beschlossene Einführung des Führergrundsatzes in der Kasse[2]. Die Ablehnung ist damit begründet worden, daß die Reichsregierung sich über die Durchführung des Führergrundsatzes im privaten Vereinsrecht noch nicht schlüssig geworden ist. Infolgedessen war es noch nicht möglich, die von der Hauptversammlung im Jahre 1933 zwar empfohlene, aber nicht beschlossene Ausdehnung der Kasse auf die außerpreußischen Bezirke durchzuführen, da die frühere Hauptversammlung inzwischen aufgelöst war, eine neue aber nicht gebildet werden konnte, weil die für die Wahl zuständigen Organe (Ausschüsse der Reichsbahnbetriebskrankenkassen) durch das Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1115.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1116.

weggefallen waren. Zur Zeit wird eine konstituierende Hauptversammlung eine andere Satzung aufstellen, die nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden die baldige Ausdehnung der Kasse ermöglichen wird.

E. Die Unfallversicherung.

Das materielle Recht ist in der Unfallversicherung durch die Gesetzgebung des Dritten Reichs bisher nicht geändert worden. Insbesondere ist der gelegentlich der Verhandlungen über einen Neuaufbau der Sozialversicherung im Schrifttum für und wider erörterte Gedanke einer Einschmelzung der Unfallversicherung und der Übertragung der von ihr bisher erfaßten Wagnisse auf andere Versicherungszweige nicht verwirklicht worden. Auch ist die Organisation der Berufsgenossenschaften im allgemeinen unverändert geblieben. Selbstverständlich ist durch das Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934 auch in der Unfallversicherung der Führergrundsatz durchgeführt worden, wonach jeder Träger der Sozialversicherung einen Leiter hat.

Leiter ist bei den Genossenschaften der gewerblichen Unfallversicherung und der Seeberufsgenossenschaft ein Führer eines bei dem Versicherungsträger versicherten Betriebes, den die Aufsichtsbehörde (Reichsversicherungsamt) beruft. Für die Träger der Eigen-Unfallversicherung für die Betriebe öffentlicher Körperschaften hat das Aufbaugesetz keine Bestimmungen über die Bestellung des Leiters getroffen. Nach einer zum Gesetz ergangenen Durchführungsverordnung bestimmt die oberste Verwaltungsbehörde näheres über die Führung, wenn das Reich, die Deutsche Reichsbahn, ein Land, eine Gemeinde oder ein Gemeindeverband Träger der Unfallversicherung ist. Auf Grund dieser Vorschrift hat der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zum Leiter der Unfallversicherung bei den einzelnen Reichsbahndirektionen den nach dem Geschäftsplan der Reichsbahndirektion für die Bearbeitung der Unfallangelegenheiten jeweils zuständigen Dezernenten bestimmt, der die vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen hat (politische Zuverlässigkeit, arische Abstammung, und zwar auch bei der Ehefrau, Vollendung des 27. Lebensjahres).

Dem Leiter wird zu seiner Unterstützung ein Beirat beigegeben. Dieser hat grundsätzlich die Aufgaben der Beratung, es können ihm aber auch weitere Aufgaben übertragen werden. Im Beirat sind die Versicherten und ihre Betriebsführer in gleicher Zahl vertreten. Ihm gehören ferner an als vollberechtigte Mitglieder ein Vertreter der Gebietskörperschaft als Vertreter der allgemeinen öffentlichen Belange und als Verbindungsmann zur öffentlichen Verwaltung und weiter bei der über-

ragenden Bedeutung gesundheitlicher Fragen in der Sozialversicherung auch ein Arzt, der allerdings nicht als Vertreter der Angelegenheiten der Ärzte, sondern als Wahrer der allgemeinen gesundheitlichen Belange des deutschen Volkes auftritt.

Die Bestimmungen über die Bildung eines Beirats gelten auch für das Gebiet der Reichsverkehrsverwaltungen in ihrer Eigenschaft als Träger der Unfallversicherung, obwohl hier die beamtete Leitung der Ausführungsbehörden die erforderlichen Maßnahmen zweckentsprechend allein veranlaßt und somit für die Errichtung eines Beirats nur wenig Raum ist. Es genügt aber, wenn dem Beirat ein Arzt, ein Vertreter des Reichs, ein Versicherter und ein Vertreter des Betriebsführers angehört. Für die Unfallversicherung der Deutschen Reichsbahn ist für deren Bereich bei dem der Reichsbahndirektion Berlin angegliederten Hauptwohlfahrtsamt ein Beirat bestellt worden. Den Vorsitz in diesem Beirat führt der nach dem Geschäftsplan der Reichsbahndirektion Berlin jeweils zuständige Dezernent für Unfallversicherung. Er befragt den Beirat oder einzelne seiner Mitglieder in allgemeinen Fragen der Unfallversicherung und hat auch das im Gesetz vorgesehene Recht, andere nicht zu Mitgliedern des Beirats bestellte Personen zu hören. Die Leiter der Unfallversicherung bei den Reichsbahndirektionen können dem Vorsitzenden des Beirats Fragen der Unfallversicherung von grundsätzlicher Bedeutung zur Stellungnahme vorlegen.

Bis zur Neuregelung der Vorschriften über das Verfahren in der Reichsversicherung sind für die förmliche Feststellung der Leistungen in der Unfallversicherung Rentenausschüsse zu bilden. Sie bestehen aus einem Führer eines Betriebs und einem Versicherten. Einigen sich die beiden Mitglieder nicht, so entscheidet der Leiter oder sein Stellvertreter. Im Bereich der Deutschen Reichsbahn haben die Leiter der Unfallversicherung bei den Reichsbahndirektionen ebenfalls solche Rentenausschüsse zu bilden. Als Mitglieder sind geeignete Beamte und Versicherte zu berufen, die in der Behandlung von Unfallangelegenheiten besondere Sachkenntnis besitzen.

Von sonstigen Anordnungen und Entscheidungen der maßgebenden Regierungsstellen und Versicherungsbehörden im Berichtsjahr verdienen die folgenden erwähnt zu werden.

Unfallverletzte bei der Deutschen Reichsbahn müssen vor ihrer Anstellung als Beamte für die Dauer und in Höhe des Gehalts- oder späteren Ruhegehaltsbezugs auf die Unfallrente verzichten. Im Dienststrafweg entlassene Beamte, denen ein Teil ihres Ruhegehalts, der höher ist als die früher gezahlte Unfallrente, belassen wird, haben nach einer Entschei-

dung des Reichsversicherungsamts keinen Anspruch auf Wiedergewährung der Unfallrente vom Zeitpunkt der Entlassung an, weil auch die gewährten Teilbezüge die rechtliche Natur eines Ruhegehalts haben.

Bei der Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes für die Festsetzung der Unfallrente wird im Bereich der Deutschen Reichsbahn grundsätzlich von der betriebsüblichen Zahl von 313 Arbeitstagen ausgegangen, auch wenn im Einzelfall sich für den Arbeiter eine andere Zahl ergibt. Abweichungen nach unten und oben sind nur zulässig, wenn die übliche Betriebsweise sich ändert. Nach der Rechtsprechung der Versicherungsbehörden ist hierzu erforderlich, daß sich die Betriebsweise für alle in einem Betrieb befindlichen Arbeiter derselben Gattung gleichmäßig ändert. Aus besonderen Anforderungen des Betriebs ohne späteren Ausgleich geleistete Arbeitstage dürfen nicht mehr der Regelzahl von 313 hinzugerechnet werden. Ebensowenig sind Abweichungen nach unten zulässig, soweit nicht Feierschichten zu berücksichtigen sind[1]. An Stelle der üblichen Regelzahl von 313 Arbeitstagen waren bei Zeitarbeitern 156 Tage und bei Aushilfsarbeitern 36 Tage als betriebsüblich anzusehen. Die am 1. Mai 1934 eingeführte Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn kennt den Begriff des Zeitarbeiters nicht mehr. Beim Aushilfsarbeiter sind die bisherigen zeitlichen Beschränkungen für die Dauer eines vorübergehenden Arbeitsanfalls weggefallen. Für die Aushilfsarbeiter gilt daher nunmehr auch die betriebsübliche Zahl von 313 Arbeitstagen.

Die bei der Deutschen Reichsbahn unfallverletzten Arbeiter verdienen in der Regel nach ihrer Genesung ihren vollen früheren Lohn weiter. Ihr Jahresarbeitsverdienst ist nach einem zweiten oder dritten Unfall im allgemeinen nicht niedriger als der für den ersten Unfall zugrundegelegte Jahresarbeitsverdienst. Vorbehaltlich einer noch ausstehenden höchstrichterlichen Entscheidung ist nach einer Anordnung der Reichsbahnverwaltung die neuerliche Erwerbsminderung nach einem zweiten Unfall nur aus dem Unterschied zwischen Gesamtzustand und schon bestehender Erwerbsminderung zu ermitteln, sofern nicht der für den zweiten Unfall maßgebende Jahresarbeitsverdienst gegenüber dem für den ersten Unfall ermittelten Jahresarbeitsverdienst entsprechend der bereits vorhanden gewesenen Erwerbsminderung tatsächlich niedriger ist.

Schon zu Anfang ist darauf hingewiesen worden, daß beim Neuaufbau der Sozialversicherung von einer Einschmelzung der Unfallversicherung abgesehen worden ist. Gegen eine solche Maßnahme sprach u. a. nicht zuletzt, daß die Leistungen der Krankenversicherung auf dem

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1361.

Gebiet der Krankenbehandlung bedeutend geringer als die der Unfallversicherung sind, daß die Krankenversicherung mit ihrer freien Arztwahl niemals die berufsgenossenschaftliche Heilfürsorge ersetzen kann, daß vielmehr bei den schweren Schädigungen durch Unfälle und Berufskrankheiten die Versorgung durch bestimmte unfallmedizinisch erfahrene Fachärzte und besonders geeignete Anstalten geboten ist. Bei der Prüfung der Mängel der Unfallkrankenbehandlung bei der Deutschen Reichsbahn war vor allem das Fehlen einer Einrichtung festgestellt worden, die ermittelte, ob statt der kassenärztlichen Versorgung eine besondere Heilbehandlung einsetzen sollte, und die gegebenenfalls diese besondere Heilbehandlung schnellstens einleitete und durch Nachprüfungen überwachte. Es fehlte bislang die Einschaltung eines unfallmedizinisch besonders erfahrenen verantwortlichen Arztes, der die Diagnose frühzeitig sicherte und den Unfallhergang nach medizinischen Gesichtspunkten nachprüfte und beurteilte. Zu diesem Zweck hat die Reichsbahnverwaltung die Einführung des sogenannten Durchgangsarztverfahrens beschlossen[1]. Als Durchgangsärzte werden erfahrene Bahnärzte bestellt. Ihnen wird jeder Unfallverletzte, der ärztlicher Hilfe bedarf, spätestens binnen vier Tagen nach dem Unfall zugewiesen. Der Durchgangsarzt, dessen Behandlung sich grundsätzlich nur auf die erste Versorgung beschränkt, bestimmt, ob das Heilverfahren durch die Reichsbahnbetriebskrankenkasse durchgeführt werden kann, oder ob ein besonderes Heilverfahren notwendig erscheint. Er kann zur Sicherung der Diagnose fachärztliche Hilfe in Anspruch nehmen und auch Röntgenbefunde einholen. Er kann weiter die Verletzten zur berufsgenossenschaftlichen Heilbehandlung an Krankenhäuser, Fachärzte und an die für die Wohnung zuständigen Bahnärzte überweisen. Das neue Verfahren sichert den Reichsbahndirektionen die ordnungsmäßige Durchführung und Beeinflussung des Heilverfahrens und gibt die Gewähr, daß die Unfallverletzten nicht das Opfer einer unzulänglichen Heilfürsorge werden. Das Verfahren ist bisher nur versuchsweise in den Direktionsbezirken Altona, Berlin und München eingeführt worden, wo es sich im großen und ganzen bewährt hat. Eine allgemeine Anordnung ist bisher noch nicht ergangen, aber in Kürze zu erwarten. —

Von erheblicher Bedeutung besonders für Großbetriebe ist die Bekämpfung der Unfallgefahr. Durch die Neueinstellung bisher Arbeitsloser sind wegen deren Entwöhnung von den Betriebsgefahren die Unfallzahlen gestiegen. Nicht selten stehen die Arbeitnehmer auch den von den Unternehmern ausgehenden berufsgenossenschaftlichen Unfallver-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1362.

hütungsmaßnahmen immer noch ablehnend gegenüber. Ausgehend von der Notwendigkeit erhöhter Unfallverhütungsarbeit auf Grund der überdurchschnittlich hohen Unfallzahlen nach den Neueinstellungen hat im Berichtsjahr das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda in sachlicher Zusammenarbeit mit dem Verband der deutschen Berufsgenossenschaften unter der Losung „Schadenverhütung" ein neues Unternehmen begonnen. Diese Schadenverhütung beschränkt sich allerdings nicht auf das Gebiet der Betriebsunfallverhütung allein, sie dient vielmehr ganz allein der Bekämpfung jeder Art von gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden. Sie umfaßt z. B. auch die Bevölkerungspolitik und Erbbiologie, die Bekämpfung von Seuchen, das Hilfswerk „Mutter und Kind", die erste Hilfe bei Unfällen, die Feuerverhütung und die Lebensrettung u. a. m. Die Aufklärungsarbeit auf diesem Gebiet wird durch die vom Amt für Volkswohlfahrt herausgegebene Zeitschrift „Kampf der Gefahr" besonders gefördert. Sie will Erziehungsarbeit nach der Richtung leisten, daß die Begriffe der Unfallverhütung, der Seuchenbekämpfung, der Krankheitsvermeidung, der Brandverhütung, der ersten Hilfe und Lebensrettung, der Volksernährung, der Sachwerterhaltung, der Schädlingsbekämpfung usw. zur nationalen Pflicht für jeden einzelnen Volksgenossen werden. Nach Anordnung der Deutschen Reichsbahn, die seit jeher der Unfallverhütung ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, wird die genannte Zeitschrift in den Dienstaufenthalts- und Übernachtungsräumen ausgelegt, damit das Personal Gelegenheit hat, sich mit den in ihr abgedruckten Aufsätzen und Anregungen vertraut zu machen. Auch wird der Zeitschrift geeigneter Stoff aus dem Gebiet der Reichsbahnverwaltung zur Verfügung gestellt. Gelegentlich sind auch mit der Unfallverhütung bei der Deutschen Reichsbahn vertraute Beamte zur beratenden Mitarbeit in den Gauämtern für Volkswohlfahrt herangezogen worden.

Infolge der Aufwärtsbewegung der wirtschaftlichen Entwicklung ist schon im Jahre 1933 gegenüber dem Vorjahr die Zahl der Versicherten im Bereich der gewerblichen Berufsgenossenschaften um 8,42 %, bei den Ausführungsbehörden um 8,02 % gestiegen. Die vom Jahre 1930 bis zum Jahre 1932 beobachtete Abwärtsentwicklung in der Zahl der versicherten Personen ist damit erstmalig von einer gegenteiligen Bewegung abgelöst worden, insgesamt sind im Jahre 1933 rund 22 Millionen Personen gegen 21,21 Millionen im Vorjahr gegen Unfall versichert gewesen.

Die Lohnsumme, die die Grundlage für die Umlageverteilung bildet, ist im Jahre 1933 gegenüber dem Vorjahr um 4,44 % gestiegen. Seit dem

Jahre 1929 ist damit erstmalig wieder eine Zunahme der Lohnsumme zu verzeichnen. Die seit einigen Jahren bestehenden Schwierigkeiten[1] bei der Einziehung der Beiträge sind im Jahre 1933 mit der Besserung der wirtschaftlichen Lage etwas geringer geworden. Es standen bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften beim Abschluß der Rechnungsergebnisse für das Jahr 1933 noch 17,32 % der geschuldeten Beiträge aus, gegen 21,12 % zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Die Erfolge der Reichsregierung bei der Bekämpfung der Wirtschaftskrise wirkten sich im Jahre 1934 noch weiter aus. Die Lohnsumme hat sich weiter bedeutend erhöht. Infolgedessen konnten die Umlagebeiträge gesenkt werden, die allerdings auch von den Ausgaben abhängig sind, die im Laufe des Jahres 1934 von den Versicherungsträgern zu leisten sind. Eine Verminderung der Entschädigungslasten ist für 1934 indessen nicht zu erwarten, da mit der Zunahme des Beschäftigungsgrades, die sich im Jahre 1934 vermehrt auswirkt, auch mit einem Ansteigen der Rentenlasten zu rechnen ist, zumal, worauf schon hingewiesen wurde, die neu eingestellten Arbeiter die Betriebsgefahr nicht genügend kennen und daher leichter Unfällen ausgesetzt sind. Die Gesamtausgabe in der reichsgesetzlichen Unfallversicherung für das Jahr 1934, die zur Zeit der Abfassung dieser Abhandlung noch nicht feststeht, wird auf 313 Millionen RM geschätzt (1933 = 307 Millionen RM, 1932 = 333 Millionen RM, 1913 = 227 Millionen RM), von denen rund 26 Millionen RM auf die Ausführungsbehörden[2] entfallen. Die Zahl der insgesamt von allen Versicherungsträgern gemeldeten Unfälle belief sich 1934 auf 1 168 456 gegen 922 459 im Vorjahr. Die Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle hat sich von 72 529 im Jahre 1933 auf 79 819 im Berichtsjahr erhöht. Mangels der notwendigen Unterlagen lassen sich diese Zahlen zur Zeit noch nicht zu der Zahl der Versicherten in Beziehung setzen. Ein sicheres Urteil über den Grad der Unfallhäufigkeit ist daher noch nicht möglich. In den Jahren 1932 und 1933 entfielen Unfälle auf 1000 Versicherte

	1932	1933
bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften . . .	3,34	2,69
bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften	3,52	2,87
bei den Ausführungsbehörden	2,83	2,29.

Bei der Deutschen Reichsbahn betrug die Zahl der im Jahre 1934 versicherten Personen 377 193 (1933: 342 891).

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1357 ff.

[2] Wegen des Begriffs „Ausführungsbehörden" vgl. § 892 Reichsversicherungsordnung.

Nach den von den Reichsbahndirektionen aufgestellten Nachweisungen über die Ergebnisse der Unfallversicherung beträgt die Zahl der neu hinzugekommenen Unfälle, für die Entschädigungen gezahlt worden sind:

im Geschäftsjahr 1913	3288
„ „ 1920	4170
„ „ 1923	2112
„ „ 1927	4008
„ „ 1928	4120
„ „ 1930	3775
„ „ 1932	1918
„ „ 1933	1364
„ „ 1934	1417.

Von den 1934 hinzugekommenen Unfällen hatten 256 den Tod zur Folge, in 79 Fällen trat völlige Erwerbsunfähigkeit und in 1082 Fällen teilweise Erwerbsunfähigkeit ein. Auf 1000 versicherte Personen fielen im Berichtsjahr nach der Reihenfolge der niedrigsten Unfallziffer Unfälle im Reichsbahndirektionsbezirk:

Oldenburg	1,09	(2,00)	Stuttgart	4,45	(2,25)
Mainz	1,60	(3,82)	Dresden	4,75	(4,06)
Osten	2,30	(2,14)	Münster	3,03	(1,77)
Berlin	2,39	(3,40)	Halle	3,24	(3,19)
Essen	2,40	(2,51)	Frankfurt a. M.	3,28	(4,90)
Trier	2,91	(2,21)	Bayern	3,36	(3,99)
Karlsruhe	3,01	(3,86)	Hannover	3,43	(4,16)
Schwerin	3,44	(2,48)	Breslau	4,77	(7,44)
Oppeln	3,51	(6,72)	Wuppertal	4,82	(4,00)
Stettin	3,77	(3,73)	Kassel	4,93	(3,53)
Altona	3,97	(3,72)	Erfurt	5,02	(4,38)
Köln	4,08	(4,13)	Königsberg	7,25	(7,47)

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr.

Die Durchschnittsziffer von 5,80 im Jahre 1932 und 3,98 im Jahre 1933 ist im Berichtsjahr um ein geringes auf 3,76 gesunken.

F. Die Angestelltenversicherung.

Der erfolgreiche Kampf der Reichsregierung gegen die Arbeitslosigkeit hat auch die finanzielle Lage der Angestelltenversicherung günstig beeinflußt. Von den Angestellten, die zu Ende des Jahres 1933 noch arbeitslos waren, sind im Laufe des Berichtsjahres rund 38 % wieder einer Beschäftigung zugeführt worden. Die Zahl der beitragleistenden Versicherten wird für das Ende des Jahres 1934 auf 3,7 Millionen geschätzt. Das Anwachsen der Beschäftigungsziffer mußte naturgemäß auch ein Ansteigen der Beitragseinnahmen zur Folge haben. Nachdem noch bis in den Sommer 1933 ein Sinken der Beitragseinnahmen festzustellen

gewesen war, machten sich erstmalig im August 1933 die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung in den Beitragszahlen der Angestelltenversicherung bemerkbar, die von nun an mit geringen Ausnahmen stetig anstiegen. Die Gesamtbeitragseinnahme des Jahres 1934 belief sich auf 316,9 Millionen RM gegenüber 287,8 Millionen im Jahre 1933.

In rechtlicher Beziehung sind im Berichtsjahr für die Angestelltenversicherung drei gesetzgeberische Maßnahmen von wesentlicher Bedeutung gewesen.

Das Gesetz zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Invaliden-, Angestellten- und knappschaftlichen Versicherung vom 7. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1039), das sogenannte Sanierungsgesetz, ist schon in der vorjährigen Abhandlung ausführlich behandelt worden[1]. Die Erwartung, daß die in diesem Gesetz vorgesehene Erhöhung der Beiträge im Laufe des Berichtsjahrs in Kraft gesetzt würde, konnte, wie auch in der Invalidenversicherung, trotz der starken Erfolge in der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bisher leider noch nicht verwirklicht werden.

Im § 39 des Gesetzes vom 7. Dezember 1933 ist der Reichsarbeitsminister u. a. ermächtigt worden,

a) zur Durchführung und Ergänzung dieses Gesetzes Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen,
b) die drei Sozialversicherungsgesetze zwecks Anpassung an das Gesetz vom 7. Dezember 1933 zu ändern,
c) die drei Gesetze neu bekanntzumachen.

Die Verordnung über die Änderung, die neue Fassung und die Durchführung von Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, des Angestelltenversicherungsgesetzes und des Reichsknappschaftsgesetzes vom 17. Mai 1934 (RGBl. I, S. 419) macht von dieser Ermächtigung Gebrauch. Sie gibt im wesentlichen die Abschnitte der drei Gesetze über die Leistungen und die Beiträge bekannt, die durch die vielen gesetzlichen Änderungen in den Jahren vor der nationalsozialistischen Erhebung völlig unübersichtlich geworden waren. Für die drei Gesetze sind die beiden Abschnitte neu und gleichmäßig gegliedert worden. Bei übereinstimmenden Vorschriften ist der gleiche Wortlaut, bei gleichen Begriffen der gleiche Ausdruck gewählt worden. Die Verordnung faßt also zunächst das bisherige Gesetz in neuer Fassung zusammen, sie schafft im Rahmen der Ermächtigung aber auch neues materielles Recht. Hierher gehören u. a. die folgenden neuen Vorschriften.

Sämtliche Renten beginnen grundsätzlich erst nach Wegfall des Krankengeldes. Bisher hatte der Bezug des Krankengeldes auf Grund

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1382 ff.

eigener Versicherung keinen Einfluß auf den Beginn der Renten auf Grund fremder Versicherung. Die Witwen, die Witwer und die Waisen erhielten die Renten bisher grundsätzlich neben dem Krankengeld auf Grund eigener Krankenversicherung. Jetzt beginnen die Hinterbliebenenrenten erst nach Wegfall des Krankengeldes. Eine Ausnahme bildet nur das Ruhegeld der Angestelltenversicherung und der knappschaftlichen Versicherung wegen vorübergehender Berufsunfähigkeit, das auch bei früherem Wegfall des Krankengeldes frühestens mit dem ersten Tage des Monats beginnt, in dem die 26 Wochen ablaufen.

Nach der Notverordnung vom 8. Dezember 1931 ruhten Invalidenrenten, Ruhegeld, Invaliden- und Alterspensionen neben Krankengeld von mindestens einmonatiger Dauer. Diese Vorschrift war eine Härte für die Rentner, die sich während ihres Rentenbezugs in der Krankenversicherung weiterversichert hatten, um im Krankheitsfall neben der Rente auch das Krankengeld zu erhalten. Laufende Renten ruhen künftig nicht mehr neben Krankengeld.

Die Entziehung der Renten in den drei Versicherungszweigen tritt jetzt übereinstimmend mit dem Ablauf des Monats ein, in dem der Entziehungsbescheid zugestellt wird. Bisher galt das nur für das Ruhegeld der Angestelltenversicherung. Die Witwenrente kann in der Invalidenversicherung und in der Angestelltenversicherung auch entzogen werden, wenn die Erwerbsunfähigkeit weggefallen ist. Bisher war sie nur vorgesehen bei dem Wegfall der Bedürftigkeit. Auch in der Angestelltenversicherung kann fortan eine Rente auf Zeit, ganz oder teilweise entzogen werden, wenn sich der Berechtigte grundlos einer Nachuntersuchung oder Beobachtung nicht unterwirft.

Der überwiegende Unterhalt von Personen schuf bisher in mehreren Fällen Ansprüche nur dann, wenn er aus dem Arbeitsverdienst entnommen war. Da viele Versicherte jetzt arbeitslos sind, ist das Erfordernis des Unterhalts aus dem Arbeitsverdienst gestrichen worden.

Kinderzuschüsse und Waisenrenten für Kinder einer versicherten Ehefrau wurden gezahlt, wenn sie die Kinder überwiegend unterhalten hat. Das erscheint für die Zeit nicht notwendig, in welcher der Ehemann die Kinder überwiegend unterhält. Deshalb ist jetzt bestimmt worden, daß der Kinderzuschuß nicht gewährt wird, wenn und solange der Ehemann selbst den Unterhalt der Kinder überwiegend bestreitet.

Invalidenrente, Ruhegeld und Invalidenpension ruhen auf Grund versicherungsfreier Beschäftigung, z. B. neben staatlichen Versorgungsbezügen, künftig auch dann, wenn die Beschäftigung schon deshalb in der Angestelltenversicherung versicherungsfrei war, weil der Versicherte

die Versicherungspflichtgrenze in der Angestelltenversicherung überschritten hat. Bislang konnte ein Beamter, der die Versicherungsgrenze überschritten hatte und deshalb schon aus diesem Grunde versicherungsfrei war, die Rente neben dem staatlichen Ruhegehalt voll beziehen.

Die Versicherungspflicht in der Angestelltenversicherung fällt beim Überschreiten der Versicherungspflichtgrenze von 7200 RM nicht erst wie bisher nach drei Monaten, sondern sofort am 1. des Monats weg, in dem die Grenze überschritten wird.

Versicherungsberechtigte der Krankenversicherung, die am 1. Januar 1934 mindestens 5 Jahre freiwillige Mitglieder der Krankenkasse waren, können die Versicherung fortsetzen, wenn sie das Recht auf freiwillige Versicherung nur infolge der Herabsetzung der Versicherungsgrenze auf jährlich 7200 RM verloren haben.

Die Wanderversicherung ist neu geregelt worden. Die Vorschriften hierüber sind durch die Verordnung vom 17. Mai 1934 in das fünfte Buch der Reichsversicherungsordnung eingefügt worden, das die Beziehungen der Versicherungsträger zueinander und zu anderen Verpflichteten behandelt. Sie treten an die Stelle des vierten Teils des Gesetzes vom 7. Dezember 1933 und gelten auch für die Angestelltenversicherung. Sie gelten jedoch nur für die Rentengewährung, dagegen nicht für die Ansprüche auf Beitragserstattung.

Das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577) bezog auch die Angestelltenversicherung in die Bestrebungen der Reichsregierung ein, die Zersplitterung und Unübersichtlichkeit in der Sozialversicherung zu beseitigen und durch straffere Zusammenfassung ihre Leistungsfähigkeit zu stärken. Es übertrug mit Wirkung vom 1. Januar 1935 an Stelle des Reichsarbeitsministers dem Reichsversicherungsamt die Aufsicht über die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, führte auch für diesen Zweig der Versicherung den Führergrundsatz durch, hob die Ersatzkassen der Angestelltenversicherung auf und machte damit die Reichsversicherungsanstalt zum alleinigen selbständigen Träger dieser Versicherung. Die Anstalt führt mit Wirkung vom 1. Januar 1935 alleinverantwortlich ein Leiter. Ihm ist ein Beirat beigegeben, der ihn bei der Verwaltung zu beraten und zu unterstützen hat. Der Leiter übt die Aufsicht über die Ersatzkassen für die Krankenversicherung der Angestellten (Berufskrankenkassen) aus. Der bisherige Verwaltungsrat ist weggefallen. An seine Stelle trat bis zum Schluß des Berichtsjahrs noch das Direktorium. Mit dem 1. Januar 1935 traten die Vorschriften über die Führung in Kraft; mit dem gleichen Tag endete die Tätigkeit des Direktoriums, das vorzüglich über Fragen der Versicherung, der allgemeinen Verwaltung, der Vermögensanlage und

der Durchführung der Heilfürsorge zu beschließen und den Voranschlag festzusetzen hatte. Mit Ende des Berichtsjahrs sind mit den übrigen Organen der Reichsversicherungsanstalt auch die Vertrauensmänner weggefallen. Gewisse Aufgaben dieser Vertrauensmänner, die ein lebendiges Bindeglied zwischen der Reichsversicherungsanstalt, den Versicherungsbehörden und den Versicherten sein sollten und, wie allseitig anerkannt worden ist, im Laufe der Jahre sehr nützliche Arbeit geleistet hatten, sind von den Rechtsberatungsstellen der Deutschen Arbeitsfront aufgegriffen worden und werden künftig von ihnen, ohne daß sie dadurch zu Organen der Reichsversicherungsanstalt werden, durchgeführt werden.

Der Gesamtaufwand für die Rentenleistungen, Beitragserstattungen und Abfindungen betrug 267,4 Millionen RM gegenüber 242,1 Millionen RM im Vorjahr. Die Aufwendungen für einmalige Leistungen erreichten die Höhe von 20,3 Millionen (15,4 Millionen im Vorjahr) RM. Hiervon entfallen 19 Millionen RM auf Beitragserstattungen an weibliche Versicherte, die insbesondere wegen Heirat aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung ausschieden. Die bevölkerungs- und arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen der Reichsregierung, durch die Gewährung von Ehestandsdarlehen Arbeitsstellen, die bisher von weiblichen Kräften besetzt waren, freizumachen, haben einen großen Erfolg gehabt. Die Zahl der Anträge auf Beitragserstattung infolge Heirat belief sich auf rund 71 000 gegenüber 56 000 im Vorjahr.

Am Schluß des Berichtsjahrs liefen 225 288 Ruhegelder, 99 780 Witwen- und Witwerrenten und 37 950 Waisenrenten.

Der Gesamtaufwand für die Heilfürsorge belief sich auf 20,6 Millionen gegenüber 20,2 Millionen RM im Vorjahr. Nahezu 40 % dieses Betrags dienten der Bekämpfung der Lungentuberkulose. Zur Durchführung gelangten 40 803 ständige Heilverfahren. Bei der Prüfung der Heilverfahrensanträge wurden erbbiologische Gesichtspunkte gebührend berücksichtigt. Die Reichsversicherungsanstalt hat sich weiter an dem Hilfswerk für Mutter und Kind durch Gewährung von Zuschüssen zu Erholungskuren für kinderreiche Mütter und deren Kinder und durch Gewährung von Heilverfahren für kinderreiche Mütter und deren Kinder auch bei nichttuberkulösen Leiden beteiligt und damit die erbgesunden und rassisch wertvollen Familien gefördert und unterstützt.

Die Deutsche Reichsbahn beschäftigt überwiegend Beamte und Arbeiter. Die Zahl der angestelltenversicherungspflichtigen Bediensteten, von denen der größere Teil arbeitsrechtlich ebenfalls den

Arbeitern zugerechnet wird, ist daher nur gering, wenngleich auch ihre Zahl in den letzten Jahren infolge Überführung einzelner Berufsgruppen in die Angestelltenversicherung und durch den Bedarf der Reichsautobahnen angewachsen ist. Sie sind daher auch nicht wie in der Invalidenversicherung bei einer Sonderversicherungsanstalt, sondern bei der allgemeinen Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf versichert, an die die Arbeitgeber- und Versichertenbeiträge abgeführt werden und die die Versicherungsleistungen berechnet und zahlt. Die Beiträge werden nicht wie in der Invalidenversicherung im Lohnabzugsverfahren, sondern im Markenverfahren erhoben. Ein für den ganzen Bereich der Deutschen Reichsbahn gültiges einheitliches Verfahren über die Erhebung und Abführung der Beiträge sowie über die Beschaffung und Verwendung der Beitragsmarken wird demnächst eingeführt werden.

Auf dem Gebiet der Angestelltenversicherung hat die Reichsbahnverwaltung im Berichtsjahr die nachstehenden Anordnungen erlassen.

Die zeitweise Versorgung eines im Dienststrafweg entlassenen Beamten war nach bisheriger Übung nicht geeignet, die Nachentrichtung von Versicherungsbeiträgen zur Angestelltenversicherung nach der Verordnung vom 4. Oktober 1930 (RGBl. I, S. 459)[1] aufzuschieben. In Übereinstimmung mit anderen Reichsverwaltungen ist nunmehr bestimmt worden, daß in den Fällen, in denen strafweise entlassenen Beamten Teilruhegehälter auf Zeit gewährt werden, gleichviel, ob ein Rechtsanspruch darauf besteht oder nicht, die Nachentrichtung der Versicherungsbeiträge bis zum Wegfall dieser Bezüge aufgeschoben wird, sofern sie in ihrer Höhe dem Mindestbetrag der Angestellten- oder Invalidenrente gleichkommen, die dem Ausscheidenden zum gleichen Zeitpunkt zustehen würde. Diese Regelung bedeutet u. U. eine Ersparnis für die Verwaltung, vor allem aber eine Erleichterung für den entlassenen Beamten, da die Zeit zwischen seinem Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis und dem Wegfall des gewährten Teilruhegehalts als Ersatzzeit für die Aufrechterhaltung der Anwartschaft gilt, während bisher auch für diese Zeit von ihm die zur Wahrung der Anwartschaft notwendigen Beiträge entrichtet werden mußten.

Die in § 11 des Angestelltenversicherungsgesetzes bezeichneten Anwartschaften auf Ruhegeld und Hinterbliebenenrenten sind nach einer Entscheidung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn bei den Versorgungsanwärtern gewährleistet, die bei der Deutschen Reichsbahn im angestelltenversicherungspflichtigen Verhältnis beschäftigt und bei

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 1493.

ihr für eine Beamtenstelle vorgemerkt sind. Diese Bediensteten sind mit Wirkung vom 1. Juli 1935 von der Angestelltenversicherungspflicht befreit. Eine entsprechende Befreiung in der Invalidenversicherungspflicht ist für solche Versorgungsanwärter ausgesprochen worden, die bei der Deutschen Reichsbahn im invalidenversicherungspflichtigen Verhältnis beschäftigt werden und für die Laufbahnen der Wagenmeister, Werkführer, Signal- und Telegraphenwerkführer, der Drucker und Oberdrucker, des Schiffspersonals, der Rottenführer oder Rangierer vorgemerkt sind. Eine Beschränkung auf diese Berufsgruppen war hier notwendig, weil nur bei ihnen mit der baldigen Übernahme der vorgemerkten Bediensteten in das Beamtenverhältnis sicher gerechnet werden kann.

G. Die Arbeitslosenversicherung.

Im Berichtsjahr sind auf dem Gebiet der Arbeitslosenversicherung Änderungen von wesentlicher Bedeutung nicht eingetreten. Das Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. Juli 1927 (RGBl. I, S. 187) gilt, wenn auch mit zahlreichen Ergänzungsvorschriften, die überwiegend die Notverordnungsgesetzgebung brachte, auch heute noch. Insbesondere wird die Arbeitslosenversicherung durch das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577) nicht berührt. Doch wird auch ihre Neugestaltung geprüft.

Nach wie vor war eine der Hauptsorgen der Reichsregierung die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Der Erfolg ist ihr nicht versagt geblieben, wenn der Kampf auch noch nicht restlos zu Ende geführt werden konnte. Das gilt vor allem für die Großstädte und Industriebezirke.

Bei den Maßnahmen der Reichsregierung spielt die Wohnungswirtschaft eine bedeutsame Rolle. Hierher gehört die Bereitstellung von Reichszuschüssen und Zinsvergütungsscheinen für Instandsetzungs-, Umbau- und Ergänzungsarbeiten an Gebäuden. Weiter sind zu erwähnen die vorstädtische Kleinsiedlung, der Eigenhausbau, der Bau von Not- und Behelfswohnungen, die Altstadtsanierung sowie die Übernahme von Reichsbürgschaften und die Gewährung von Steuererleichterungen für den Kleinwohnungsbau. Für diese Zwecke hat die Reichsregierung sehr erhebliche Mittel bereitgestellt. Die Maßnahmen haben wesentlich zu einer Senkung der Arbeitslosenziffer, vornehmlich im Baugewerbe, beigetragen. Die durchschnittliche Arbeitslosenziffer unter den Baufach- und Bauhilfsarbeitern ist von 622 014 im Jahre 1933 auf 316 797 im Be-

richtsjahr gesunken. Der Rohzugang an Wohnungen betrug rund 300 000. Er übertraf die Wohnungsherstellung des Jahres 1933 um rund 50 %.

Durch eine großzügige öffentliche Arbeitsbeschaffung wie durch Einwirkung auf die Privatwirtschaft (Einstellung von Arbeitslosen an Stelle der Leistung von Überarbeit, Ersatz weiblicher Arbeitskräfte durch arbeitslose Familienväter, Einführung eines mehrfachen Schichtenbetriebes usw.) konnte eine große Reihe Arbeitsloser wieder in Lohn und Brot gebracht werden.

Zur Unterstützung der arbeitspolitischen Maßnahmen der Reichsregierung hat nicht zuletzt auch die Deutsche Reichsbahn wie im Vorjahr[1] durch zusätzliche Arbeitsbeschaffungsprogramme beträchtliche Ausgaben übernommen.

Bei dieser Gelegenheit muß auch der Bau der „Reichsautobahnen" erwähnt werden, der außerordentlich belebend auf den Arbeitsmarkt gewirkt hat.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß an der Abnahme der Arbeitslosigkeit die Großstädte gegenüber dem übrigen Reichsgebiet nur in geringem Maße beteiligt waren — in den Städten mit 100 000 und mehr Einwohnern entfielen auf 1000 Einwohner noch 81 Arbeitslose, während im übrigen Reichsgebiet nur noch 23,6 Arbeitslose auf 1000 Einwohner kamen — ist durch das Gesetz zur Regelung des Arbeitseinsatzes vom 15. Mai 1934 der Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung ermächtigt worden, für Bezirke mit hoher Arbeitslosigkeit anzuordnen, daß Personen, die in diesen Bezirken am Tage des Inkrafttretens der Anordnung keinen Wohnort haben, dort als Arbeiter oder Angestellte nur mit seiner vorherigen Zustimmung eingestellt werden dürfen.

Zu den Arbeitern und Angestellten im Sinne dieser Anordnung gehören auch die Lehrlinge, die Hausgewerbetreibenden, die Heimarbeiter sowie die Hausgehilfen. Die Zustimmungsbefugnisse sind im übrigen den Vorsitzenden der Arbeitsämter übertragen worden. Die Beschränkung gilt grundsätzlich nur insoweit, als die Regelung des Arbeitseinsatzes sie erforderlich macht. Eine entsprechende Anordnung ist daher bisher auch nur für die Stadt Berlin und später für die Städte Hamburg und Bremen ergangen. Die Zustimmung ist insbesondere dann zu erteilen, wenn

1. durch den Zuzug in die betreffende Stadtgemeinde eine Hausgemeinschaft mit Ehegatten, Kindern, Eltern oder Voreltern wiederhergestellt wird,

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1394.

2. der Bedarf an Arbeitskräften der verlangten Art aus der betreffenden Stadtgemeinde und dem umliegenden Gebiet nicht gedeckt werden kann,
3. die Arbeitsaufnahme die Verwendbarkeit des Arbeiters oder Angestellten dadurch erhöht, daß er in der neuen Arbeitsstelle die Kenntnisse neuer Arbeitsmethoden oder verschiedenartiger mit seinem Berufszweig verbundener Arbeitsvorgänge erlangt, die er sich in seiner bisherigen Arbeitsstelle infolge der Eigenart des Betriebes nicht aneignen kann.
4. eine Einzelkammer der Reichskulturkammer ihren Mitgliedern schriftlich bescheinigt, daß deren Einstellung in die betreffende Arbeitsstelle im Interesse der deutschen Kultur erwünscht ist,
5. ein wesentliches Interesse der Allgemeinheit an dem Zuzug vorliegt.

Die Anordnung erfaßt nicht nur Personen, die bisher außerhalb der betreffenden Städte als Arbeiter oder Angestellte tätig waren und nun in gleicher Eigenschaft innerhalb des Bezirks eingestellt werden wollen, sondern auch Personen, die bisher außerhalb des Bezirks als selbständige Gewerbetreibende, Bauern, Ruhegehaltsempfänger lebten und nunmehr unter Aufgabe ihrer wirtschaftlichen Selbständigkeit als Arbeitnehmer eingestellt werden sollen.

Der Umstand, daß in der Landwirtschaft die Zahl der Arbeiter in den letzten Jahrzehnten ständig zurückgegangen ist, hat die Reichsregierung veranlaßt, durch das gleiche Gesetz vom 15. Mai 1934 zu bestimmen, daß Personen, die am Tag des Inkrafttretens einer entsprechenden Anordnung des Präsidenten der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung oder in den vorhergehenden drei Jahren in der Landwirtschaft tätig waren, in anderen als landwirtschaftlichen Betrieben oder Berufen für andere als landwirtschaftliche Arbeiten nur mit seiner vorherigen Zustimmung eingestellt werden dürfen.

Die Anordnung erstreckt sich auf männliche und weibliche Personen, die in der Landwirtschaft

a) als landwirtschaftliche Arbeiter, ländliches Gesinde, Wanderarbeiter, Melker oder
b) als Familienangehörige des Unternehmers in einer den unter a) bezeichneten Berufen gleichgearteten Tätigkeit

beschäftigt waren, und zwar entweder am Tag des Inkrafttretens der Anordnung oder in den vorhergehenden drei Jahren wenigstens 52 Wochen.

Die Einstellung von Personen aus dem so abgegrenzten Kreis ist in folgenden Betrieben und Berufen von der Zustimmung des Arbeitsamts abhängig gemacht:

> Bergbau, Eisen- und Stahlgewinnung, Metallhütten und Metallhalbzeugindustrie, Baugewerbe und Baunebengewerbe, Ziegelindustrie sowie Bau- und Unterhaltungsarbeiten der Groß- und Kleinbahnen und der Reichspost.

Für die weiblichen Personen treten noch einige andere Berufe, namentlich in der Obst- und Gemüseverwertungsindustrie sowie im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe hinzu.

Durch die Verhinderung des Abzugs landwirtschaftlicher Arbeitskräfte will die Reichsregierung allerdings nicht nur die Arbeitslosigkeit vermindern, sondern zugleich auch die bevölkerungspolitisch notwendige Umschichtung des deutschen Volkes von der Stadt aufs Land fördern.

Es hat sich als notwendig erwiesen, die Verteilung von Arbeitskräften nach einheitlichen Richtlinien und unter einheitlicher Führung vorzunehmen. Auf Grund des Gesetzes vom 3. Juli 1934 (RGBl. I, S. 565) erließ der Reichswirtschaftsminister unterm 10. August 1934 eine Verordnung über die Verteilung von Arbeitskräften. Durch sie wurde allein der Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung ermächtigt, die Verteilung von Arbeitskräften, insbesondere ihren Austausch, zu regeln. Es handelte sich dabei vornehmlich um die Frage des Austausches von jugendlichen Ledigen gegen ältere, insbesondere verheiratete kinderreiche Arbeitslose, sowie um die Möglichkeit, weibliche Arbeitskräfte durch männliche zu ersetzen. Einwirkungen anderer Stellen auf diesem Gebiete wurden für die Zukunft verboten.

Der Präsident der Reichsanstalt erließ darauf unterm 28. August 1934 eine Anordnung über die Verteilung von Arbeitskräften. Sie gilt für alle privaten und öffentlichen Betriebe und Verwaltungen, die Arbeiter und Angestellte beschäftigen. Ausgenommen sind die Betriebe der Land- und Forstwirtschaft, die Haushaltungen und die Schiffe der See-, Binnen- und Luftschiffahrt. Eine Begrenzung des Kreises liegt nur in der Tatsache, daß der Betrieb oder die Verwaltung Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Ein handwerklicher Betrieb oder eine offene Verkaufsstelle, in denen kein Angestellter, Arbeiter, Lehrling beschäftigt wird, eine Hoheitsverwaltung, in der nur Beamte tätig sind, unterliegen der Anordnung nicht. Jeder Führer eines Betriebes (Verwaltung) muß die Zusammensetzung seiner Gefolgschaft zu den vom Präsidenten der Reichsanstalt angeordneten Zeitpunkten daraufhin prüfen, wieweit ältere Arbeitslose beschäftigt werden können. Die Prüfung hat sich darauf zu

erstrecken, ob die altersmäßige Gliederung der Arbeiter und Angestellten unter Berücksichtigung der betriebstechnischen und wirtschaftlichen Erfordernisse seines Betriebes oder seiner einzelnen Abteilungen den staatspolitischen Gesichtspunkten gerecht wird, die eine bevorzugte Beschäftigung arbeitsloser älterer Arbeiter und Angestellter, insbesondere kinderreicher Familienväter gegenüber Arbeitern und Angestellten unter 25 Jahren erfordern. Zu den Erfordernissen des Betriebes gehört auch die Sicherstellung des unentbehrlichen Nachwuchses an ordnungsmäßig ausgebildeten Facharbeitern und Angestellten.

Folgende Personen unter 25 Jahren sind bei der Freimachung von Arbeitsplätzen danach außer Betracht zu lassen:

1. Verheiratete männliche Arbeiter und Angestellte,
2. Arbeiter und Angestellte, die durch ihren Arbeitsverdienst zur Unterhaltung von Familienmitgliedern wesentlich beizutragen haben,
3. Arbeiter und Angestellte, die im Lehrverhältnis stehen oder das Lehrverhältnis erst vor weniger als einem Jahr beendet haben,
4. Arbeiter und Angestellte, die nach ehrenvollem Dienst aus der Wehrmacht ausgeschieden sind,
5. Arbeiter und Angestellte, die mindestens ein Jahr im freiwilligen Arbeitsdienst tätig gewesen sind,
6. Arbeiter und Angestellte, die mindestens ein Jahr in der Landhilfe tätig gewesen sind,
7. Arbeiter und Angestellte, die zum Personenkreis der Sonderaktion gehören, und zwar:
   a) Angehörige der SA, SS und des Nationalsozialistischen Deutschen Frontkämpferbundes (Stahlhelm), soweit sie diesen Verbänden bereits vor dem 30. Januar 1933 nachweisbar angehörten,
   b) Mitglieder der NSDAP mit der Mitgliedsnummer 1—500 000,
   c) Amtswalter (politische Leiter), soweit sie bereits vor dem 30. Januar 1933 als solche tätig waren.

Aus betrieblichen Gründen kommen bei der Deutschen Reichsbahn für einen Austausch ferner nicht in Frage:

1. die Junghelfer, das heißt jugendliche Arbeiter im Alter von 14 bis 18 Jahren, die von vornherein mit dem Ziel der Ausbildung für den unteren Beamtendienst und der späteren Übernahme in das Beamtenverhältnis eingestellt werden,
2. Arbeiter, die dem Bahnschutz angehören,

3. Arbeiter, die bereits für den Beamtendienst ausgebildet sind oder werden oder deren Ausbildung für die nächste Zeit in Aussicht genommen ist,
4. Arbeiter (Handwerker), die als Spezialkräfte anzusprechen sind und nicht ersetzt werden können.

Selbstverständlich werden auch Beamte der Reichsbahnverwaltung nicht ausgetauscht.

Die Anordnung des Präsidenten der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung sieht weiter die Gewährung eines Leistungszuschusses aus Mitteln der Reichsanstalt an solche Betriebe vor, die an Stelle von Angestellten unter 25 Jahren fachlich vorgebildete männliche Angestellte über 40 Jahre einstellen, die in den letzten drei Jahren vor der Einstellung länger als zwei Jahre Arbeitslosenunterstützung aus öffentlichen Mitteln erhalten haben. Der Zuschuß soll ein Ausgleich dafür sein, daß ältere Angestellte, die lange Zeit arbeitslos und unterstützungsbedürftig sind, erfahrungsgemäß in ihrer Leistungsfähigkeit gelitten haben. Er wird für sechs Monate gewährt, da angenommen wird, daß dann die Minderwertigkeit der Leistungen ausgeglichen ist. Der Leistungszuschuß wird selbstverständlich nicht bei Einstellung in öffentliche Verwaltungen gewährt.

Offene Stellen in der Land- und Forstwirtschaft sind zur Eindämmung der Landflucht der ländlichen Bevölkerung vorzugsweise mit den Angehörigen dieser Berufe zu besetzen. Erst wenn dies nicht möglich ist, sollen die Arbeitsämter auf andere, tunlichst jüngere Arbeitskräfte zurückgreifen, die aus den angeführten staatspolitischen Gründen aus nichtlandwirtschaftlichen Betrieben ausscheiden.

Der freiwillige Arbeitsdienst und die Landhilfe[1] sind im Berichtsjahr weiter ausgebaut worden. Auch die Deutsche Reichsbahn hat für den freiwilligen Arbeitsdienst Arbeiten großen Umfangs bereitgestellt. Es wird hier auf den Aufsatz in Heft 13 der Zeitschrift „Die Reichsbahn" vom 27. März 1935 „Zwei Jahre Arbeitsdienst im Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover" verwiesen. Die Landhilfe soll dem Bauern die Einstellung einer entlohnten, zusätzlichen Arbeitskraft aus den Reihen der arbeitslosen Jugend ermöglichen, indem sie ihm eine Beihilfe zur Deckung seiner Baraufwendungen für Helferlohn und Sozialbeiträge gewährt. Sie hat aber auch der arbeitslosen Jugend einen unmittelbaren Weg zur Scholle erschlossen und Zehntausenden neben Lohn und Brot das Bewußtsein gegeben, an einer für

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1398.

das deutsche Volk lebenswichtigen Arbeit mitzuwirken. Beide Einrichtungen haben sich bisher als außerordentlich wirksames Mittel im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit erwiesen. Sie sind aber noch mehr. Sie sind die Helfer, um Deutschlands Jugend in Arbeit und Kameradschaft zu echter Volksgemeinschaft zusammenzuschließen.

Von sonstigen Anordnungen der Reichsregierung und ihrer Organe verdienen noch die nachstehenden erwähnt zu werden.

Die Bedingungen über die Hergabe von Ehestandsdarlehen[1] sind durch das Gesetz vom 24. Januar 1935 (RGBl. I, S. 47) verschärft worden. Das Gesetz bestimmt weiter, daß vom Januar 1935 an aus dem Anteil des Reichs an der Einkommensteuer monatlich 12,5 Millionen RM dem aus dem Aufkommen an Ehestandshilfe in den Rechnungsjahren 1933/34 gebildeten Sondervermögen zugewiesen werden.

Durch Verordnung vom 30. November 1934 wird in Betrieben, in denen die Arbeitszeit aus Gründen der Rohstoffbeschaffung verkürzt ist, eine verstärkte Kurzarbeiterunterstützung gewährt. Zugelassen zur verstärkten Kurzarbeiterunterstützung sind bisher nur Betriebe aller Gewerbearten der Textilindustrie. Soweit die neue Verordnung gilt, tritt die allgemeine Kurzarbeiterunterstützung, für die die Verordnungen vom 17. August 1931 / 1. Juli 1932 maßgebend sind, außer Kraft.

Durch Verordnung vom 30. November 1934 ist die Höchstdauer der versicherungsmäßigen Arbeitslosenunterstützung in allen Fällen auf 20 Wochen festgesetzt worden. Sie war bei berufsüblich Arbeitslosen auf 16 Wochen verkürzt worden. Durch die neue Anordnung ist der letzte Unterschied in der Unterstützung der Arbeitslosen weggefallen.

Vorbehaltlich einer Entscheidung im Rechtszug hat der Reichsarbeitsminister die Auffassung vertreten, daß für die Beitragsleistung in der Sozialversicherung wie in der Arbeitslosenversicherung Reisekostenzuschüsse, die zur Ermöglichung der Teilnahme an Reisen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude gewährt werden, nicht in Betracht kommen.

Unterm 28. August 1934 hat das Reichsversicherungsamt entschieden, daß die den Betriebskrankenkassen zustehende Vergütung für die Erhebung der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung den Krankenkassen in vollem Umfang zu verbleiben hat und daß der Arbeitgeber keinen Anspruch auf Abführung eines den persönlichen Verwaltungskosten entsprechenden Anteils hat. Die Betriebskrankenkassen sind auch

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1394.

nicht berechtigt, freiwillig einen Teil der Vergütung an den Arbeitgeber abzuführen.

Die Zahl der Arbeitslosen ist im Berichtsjahr weiter gesunken. Am Ende 1934 standen insgesamt 2 604 700 Arbeitslose in der Betreuung der Arbeitsämter. Damit ist im Laufe des Jahres 1934 eine Verminderung der Arbeitslosenzahl um 1 454 355 eingetreten. Die Senkung betrug bei den Männern 33,9 %, bei den Frauen 45 %. Die stärkere Abnahme der Arbeitslosigkeit unter den Frauen ist insbesondere zurückzuführen auf erhöhten Arbeitseinsatz in der Hauswirtschaft, der durch Entlastung der Arbeitgeber von Steuern und Sozialabgaben und durch Aufklärung und Umschulung weiblicher Arbeitskräfte gefördert wurde, und weiter auf die Aufgabe der Berufstätigkeit weiblicher Kräfte infolge der von der Reichsregierung gewährten Ehestandsdarlehen.

Die Zahl der Hauptunterstützungsempfänger in der Arbeitslosenversicherung betrug Ende 1934 535 296, die der Hauptunterstützungsempfänger in der Krisenfürsorge 764 540.

Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1933 und 1934[1].

(Die nachstehenden Ausführungen sind nach den Geschäftsberichten der Gesellschaft und der Berichte des Verwaltungsrats dargestellt.)

Allgemeiner Überblick.

Die Jahre 1933 und 1934 brachten einen weiteren Rückgang der Einnahmen und des Verkehrs. Das Absinken ist allerdings gegenüber den Vorjahren abgeschwächt.

1. Die Personenkilometer blieben im Jahre 1933 um 2,1 %, im Jahre 1934 um 3,6 % gegenüber dem Vorjahre und 1934 um 23,4 % gegenüber 1929, dem Jahre industriellen Aufschwungs, zurück.
2. Die Tonnenkilometer waren 1933 2,1 % niedriger, 1934 1 % höher als im Vorjahr und 1934 46,5 % geringer als 1929.
3. Die Betriebseinnahmen verminderten sich 1933 um 5 %, 1934 um 4,9 % gegenüber dem Vorjahr.
4. Die Betriebsausgaben konnten im Jahre 1933 um 10,6 %, 1934 um 3,4 % gegenüber dem Vorjahr herabgesetzt werden.
5. Die Betriebszahl ging von 106,87 % im Jahre 1932 auf 100,57 % im Jahre 1933 zurück und erhöhte sich 1934 auf 102,16 %.
6. Der Betriebsfehlbetrag belief sich 1933 auf 13,3 Millionen Franken gegenüber 168,5 Mill. im Jahre 1932 und auf 48 Mill. Franken im Jahre 1934.
7. Der Personalbestand wurde 1933 um 2 % und 1934 um 1,7 % gegenüber dem Vorjahr herabgesetzt. Ende 1934 betrug der Gesamtrückgang des Personals seit Gründung der Gesellschaft 1926 24,6 %.

Die Verkehrseinnahmen sind infolge Einführung von Ausnahmetarifen stärker zurückgegangen wie der Verkehr.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 123.

I. Finanzen.

1. Betriebsrechnung (Jahresabschluß).

Einnahmen.

	Geschäftsjahr 1934	Geschäftsjahr 1933	Geschäftsjahr 1932
Kapitel I			
Verkehrseinnahmen:			
Personen	663 836 592,00	696 462 487,00	709 076 900,00
Gepäck	6 159 282,00	6 884 773,00	7 742 384,00
Postbeförderung	8 449 957,00	9 641 674,00	9 996 478,00
Güter	1 432 784 387,00	1 509 279 004,00	1 632 720 863,00
Kraftwagenverkehr	5 414 584,00	2 343 058,00	—
Beförderungen für Rechnung der Ministerien	50 487 084,00	58 362 086,00	40 884 065,00
Gesamtsumme Kapitel I	2 167 131 886,00	2 277 973 082,00	2 400 422 690,00
Kapitel II			
Verschiedene Einnahmen	48 039 305,00	51 943 595,00	51 555 359,00
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 215 171 191,00	2 329 916 677,00	2 451 978 049,00

Ausgaben.

	Geschäftsjahr 1934	Geschäftsjahr 1933	Geschäftsjahr 1932
Kapitel I			
Allgemeiner Verwaltungsdienst und allgemeine Ausgaben. .	434 325 737,00	439 976 461,00	454 052 632,00
Kapitel II			
Bahnbewachung, -unterhaltung, bauliche Anlagen . .	297 468 788,00	308 657 647,00	372 415 830,00
Kapitel III			
Fahrmaterial	729 131 627,00	777 918 971,00	927 463 616,00
Kapitel IV			
Betriebs- und Verkehrsdienst .	475 212 192,00	487 038 222,00	532 097 940,00
Kapitel V			
Erneuerung	362 265 000,00	362 265 000,00	362 265 000,00

Zusammenfassung.

	1934	1933	1932
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 215 171 191,00	2 329 916 677,00	2 451 978 049,00
Gesamtbetrag der Ausgaben .	2 298 403 344,00	2 375 856 301,00	2 648 295 018,00
Abzuziehen der Anteil der Konten „Anlagezuwachs und Erneuerung" an den Verwaltungskosten	— 35 250 023,00	— 32 596 434,00	— 27 814 819,00
Gesamtbetrag der Ausgaben nach der Absetzung. . . .	2 263 153 321,00	2 343 259 867,00	2 620 480 199,00
Nettoerlös	— 47 982 130,00	— 13 343 190,00	— 168 502 150,00
Betriebskoeffizient	102,16%	100,57%	106,87%

a) Einnahmen.

In dem weiteren Absinken der Einnahmen kommt die allgemeine Wirtschaftskrise zum Ausdruck. Die Verkehrsschrumpfung tritt vor allem in Erscheinung beim Vergleich der Verkehrseinnahmen der Jahre 1929 und 1934. Der Rückgang beträgt im Personenverkehr 17,1 % und im Güterverkehr 44,1 %.

b) Ausgaben.

Sie wurden herabgesetzt, soweit dies der hohe Betrag der festen Kosten, mit dem jedes Eisenbahnunternehmen vorbelastet ist, zuließ. Der Rückgang der Ausgaben beläuft sich 1933 auf 277,3 Mill. und 1934 auf 80,0 Mill. Die Personalausgaben verminderten sich infolge Personaleinschränkung und Herabsetzung der Gehälter und Löhne. Die Verminderung der sächlichen Ausgaben ist auf den Preisrückgang, insbesondere von Gas und Elektrizität, und auf verschiedene Sparmaßnahmen zurückzuführen.

2. Anlagezuwachsrechnung.

Die Ausgaben für Anlagezuwachs wurden wie folgt gedeckt:

	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft (in Millionen Franken)		
	1932	1933	1934
Vorschüsse des Staatsschuldentilgungsfonds gem. Art. 11 des Gesetzes vom 23. 7. 1926 (10% des Erlöses von 5 Milliarden Vorzugsaktien) . . .	498,4	498,4	498,4
Reinerlös der 600 Millionen Anleihe zu 5% von 1931	551,8	551,8	551,8
Deckung durch die verfügbaren Bestände der Gesellschaft, insbes. durch die Erneuerungsrücklage	619,5	768,0	926,8
	1669,7	1818,2	1977,0

Die Ausgaben für Anlagezuwachs verteilen sich wie folgt:

	1933	1934	1934 Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft
Gleisanlagen und Bauwerke im Betrieb . .	206,4	71,0	1188,3
Gleisanlagen und Bauwerke im Bau . . .	— 122,7	— 9,1	
Privatanschlüsse	0,3	0,4	3,7
Fahrzeuge	9,7	6,1	49,3
Durchgehende Güterzugbremse	21,8	12,9	372,3
Laufende Arbeiten am Betriebsmaterial . .	—	1,2	12,9
Ausrüstungsgegenstände	21,3	18,1	176,3
Rückkauf der Konzession der Eisenbahn von Gent nach Selzaete	—	—	36,0
Elektrifizierung der Strecke Brüssel-Antwerpen:			
Streckenarbeiten	6,6	40,9	47,5
Fahrzeuge	—	13,1	13,1
Anteil an den allgemeinen Unkosten zu Lasten der Anlagezuwachsrechnung . . .	8,8	4,2	77,6
	148,5	158,8	1977,0

Das Anlagekapital des belgischen Netzes belief sich 1926 auf 3,640 Mill. Goldfranken, Ende 1934 auf 3,923 Mill. Goldfranken, was einen Zuwachs von 7,7 % oder jährlich im Durchschnitt etwa 1 % ausmacht.

Über die Neuanlagen ist unter VII (S. 160/161) Näheres ausgeführt.

3. Bilanz.

Vermögen	in Millionen Franken 1933	1934
Einlage des Staats (Art. 7 Satzung)	11 000,0	11 000,0
Anlagezuwachs	1 818,2	1 977,0
Beihilfe des Staats zur Beschaffung von Wagen aus Ganzmetall (Ges. v. 22. 1. 1932)	122,0	281,3
Unterschied gegenüber dem Nominalbetrag der Obligationen 1931 und Emissionskosten	48,2	48,2
Betriebsvorräte	377,3	314,5
Überzähliges aus dem Betrieb zu ziehendes Material . .	19,5	18,7
Wertpapiere	473,0	368,5
Kasse und Bankguthaben	335,8	262,7
Beteiligung und Anleihen an Wohnungsbaugesellschaften	41,5	44,8
Verschiedene Schuldner	92,2	97,3
Verpflichtung des Staats, den Finanzdienst der Anleihen für die Personenwagen aus Ganzmetall sicherzustellen	122,0	281,3
Vortrag auf neue Rechnung	—	127,9
	14 449,7	14 822,2

Verbindlichkeiten	1933	1934
Kapital:		
Vorzugsaktien	10 000,0	10 000,0
Stammaktien	1 000,0	1 000,0
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen sich selbst:		
Reservefonds	28,1	—
Erneuerungsfonds	1 077,1	1 116,2
Fonds zur Wiederauffüllung der Betriebsvorräte	643,7	643,7
Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine	47,0	106,2
Fonds zur Amortisierung des Anlagezuwachses	4,9	6,9
Reservefonds für Kursschwankungen der Wertpapiere	10,0	10,0
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen Dritte:		
Darlehn des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld (Art. 11 des Gesetzes vom 23. 7. 1926)	498,4	498,4
Anleihe-Obligationen 1931	600,0	600,0
Anteilscheine (Wagen aus Ganzmetall Ges. v. 22. 1. 32)	122,0	281,3
Fonds zur Regelung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen	14,3	13,3
Noch zu zahlende Dividenden und Zinsen aus früheren Geschäftsjahren	4,7	4,5
Verschiedene Gläubiger	277,5	260,4
Kassenanweisungen, die dem Staat für die Übernahme der Kosten der Beschaffung von Personenwagen aus Ganzmetall zur Verfügung gestellt sind	122,0	281,3
	14 449,7	14 822,2

Zu den Hauptposten der Bilanz ist folgendes zu bemerken:

a) Vermögen.

Bezüglich des Postens Einlage des Staats auf der Vermögensseite und des Postens Kapital von 11 Milliarden Franken auf der Seite der Verbindlichkeiten s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 57 ff.

Über den Anlagezuwachs ist unter I 2 (S. 143/144) bereits Näheres ausgeführt.

Die Beihilfe des Staates (Wagen aus Ganzmetall) beruht auf dem Übereinkommen vom 27. Januar 1932[1], wonach sich der Staat in Höhe von 412 Millionen an den auf 665 Mill. geschätzten Ausgaben für 1028 Personen- und Gepäckwagen aus Ganzmetall beteiligt. Diese Beteiligung belief sich Ende 1933 auf 122 und Ende 1934 auf

[1] S. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1268.

281,3 Millionen. Als Gegenwert für diese Beihilfe erhält der Staat in Höhe eines gleichen Nominalbetrages Anteilscheine mit fester Verzinsung zu 2 % und gegebenenfalls einer Dividende in gleicher Höhe wie die der Vorzugsaktien.

Zu den Wertpapieren gehört ein Betrag von 141,6 Mill. Kassenanweisungen, die den Anteil des Staates an den Ausgaben für Personenwagen aus Ganzmetall darstellen und 1,8 Mill. Franken Aktien der Belgisch-englischen Ferry-Boat-Gesellschaft, an der die Nationale Gesellschaft mit Rücksicht auf ihr Interesse an dem Fährverkehr zwischen Zeebrügge—Harwich beteiligt ist.

Zu den Posten Kasse und Bankguthaben ist zu bemerken, daß die Verzinsung 1933 durchschnittlich 2,25 % und 1934 2,10 % beträgt.

Der Posten Beteiligung und Darlehn an Baugesellschaften besteht Ende 1934 einmal aus 1,8 Mill., die als Kapitalanteil an drei Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnerwohnungen zur Verfügung gestellt sind, und aus 43,0 Millionen Darlehn an das Personal zum Ankauf und Bau von Wohnungen.

Die verschiedenen Schuldner umfassen u. a. Frachtstundungen und Forderungen aus der Abrechnung mit fremden Bahnen.

Mit dem auf der Aktiv- und Passivseite erscheinenden Posten von 122 Mill. (1933) und 281,3 Mill. (1934) hat es folgende Bewandtnis: Nach dem Übereinkommen vom 27. Januar 1932 erhält der Staat für die Übernahme der Kosten der Beschaffung von Personenwagen aus Ganzmetall Deckung durch Anleihen, die von der Nationalen Gesellschaft aufzunehmen sind. Der Staat hat die Verzinsung und Tilgung dieser Anleihen übernommen. Hierfür erhält er von der Gesellschaft nicht amortisierbare Anteilscheine zu einem festen Zinssatz von 2 %, der sich gegebenenfalls um die auf die Vorzugsaktien entfallende Dividende erhöht.

In Erwartung eines günstigen Zeitpunktes für die Auflage der genannten langfristigen Anleihe hat die Gesellschaft Kassenanweisungen in Höhe von 122 Millionen (1933) mit einjähriger Lauffrist ausgegeben, deren Finanzdienst vom Staat gegen Überlassung der obengenannten Anteilscheine in gleicher Höhe übernommen ist. Ende 1934 hatten sich diese Kassenanweisungen auf 281,3 Mill. erhöht.

Es erscheint daher auf der Aktivseite der Bilanz die Verpflichtung des Staats zur Übernahme des Finanzdienstes der Anleihe, während auf der Passivseite die ausgegebenen Kassenanweisungen eingesetzt sind.

b) Verbindlichkeiten.

Der Reservefonds, der nach Art. 39 der Satzung 2½ % der Bruttobetriebseinnahmen umfaßt, hat sich, da das Geschäftsjahr 1933 mit Verlust abschließt, wie folgt vermindert:

Guthaben Ende 1932 einschließlich Zinsen 1933 . . .	143,9 Mill.
Verlustsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung . . .	115,8 „
bleiben:	28,1 Mill.

Der Verlust des Geschäftsjahrs 1934 übersteigt das Guthaben des Fonds, so daß er jetzt vollkommen aufgebraucht ist.

Hinsichtlich des Erneuerungsfonds ist folgendes zu bemerken:

Wie unter I 2 ausgeführt, wird ein beträchtlicher Teil des Anlagezuwachses durch die verfügbaren Bestände und insbesondere durch die Erneuerungsrücklage gedeckt. Mit Rücksicht auf die starken Schwankungen, denen die Ausgaben für die Erneuerung der Anlagen und des Materials von Jahr zu Jahr unterliegen, wurde zur Sicherstellung der erforderlichen Mittel ein besonderer Erneuerungsfonds geschaffen. Es sollten jährlich auf diesen Fonds 160 Millionen zur Bestreitung der laufenden Ausgaben überwiesen werden. Gleichzeitig wurde aber eine besondere Rücklage geschaffen für die ab 1938 notwendig werdende Erneuerung des Materials. Eine jährliche Vorwegnahme von 142,3 Mill. wurde dieser Rücklage überwiesen, so daß unter Berücksichtigung der Zinsen Ende 1938 die Gesellschaft über die für die Erneuerung notwendige Summe von 2400 Mill. verfügen wird. Die jährliche Überweisung von ursprünglich 160 Mill. wurde 1929 auf 210 Mill. und 1930 auf 220 Mill. erhöht, so daß unter Berücksichtigung der obigen besonderen Rücklage von 142,3 Mill. die jährliche Gesamtvorwegnahme 362,3 Mill. beträgt. Zuzüglich des Wertes wiederverwendeter Altstoffe, des Erlöses aus dem Verkauf von Altmaterial, der Zinsen der Erneuerungsrücklage und des Staatszuschusses für die Personenwagen aus Ganzmetall (122 Mill. 1933, 159,3 Mill. 1934), vermindert um die Zinseszinsen der 2 %igen Anteilscheine, beliefen sich die Gesamteinnahmen des Erneuerungsfonds im Jahre 1932 auf 476,9, 1933 auf 547,6 und 1934 auf 583,4 Mill. Die Ausgaben betrugen 1932 310,9, 1933 489,3, 1934 544,2 Mill. Der gegenüber 1932 höhere Betrag in den Jahren 1933 und 1934 ist auf die Erhöhung der für die Erneuerung der Personenwagen zur Verfügung gestellten Mittel zurückzuführen.

Der Gesamtbetrag des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben des Erneuerungsfonds beläuft sich Ende 1934 auf 1116,2 Mill.

Der Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine ist aus folgendem Grund gebildet: Der jährliche Zinsbetrag der Anteilscheine zu 2 %, die dem Staat als Gegenwert für die Übernahme der Kosten der Beschaffung neuer Personenwagen aus Ganzmetall in Höhe von 122 Mill. für das Jahr 1933 von der nationalen Gesellschaft übereignet sind, beläuft sich auf 2 439 460 Fr. Bei einem Zinssatz von 5 % beträgt der kapitalisierte Wert der für 68 Jahre bis zum Ablauf der Konzession der Gesellschaft zu zahlenden Zinsen 47 Mill. Diese Summe, mit der der Erneuerungsfonds belastet ist, ist einem Sonderfonds überwiesen, aus dem jährlich die Zinsen dem Staate bezahlt werden.

Im Jahre 1934 erhöht sich der staatliche Anteil an den Beschaffungskosten für die Personenwagen auf 159,3 Mill. und der jährliche Zinsbetrag der dem Staate hierfür als Gegenwert überlassenen Anteilscheine auf 3 186 260 Fr.; der nach den obigen Grundsätzen kapitalisierte und dem Sonderfonds überwiesene Betrag dieser Zinsen beläuft sich auf 61,3 Mill. Ende 1934 ist dieser Sonderfonds, der sich auf die Gesamtheit der Anteilscheine in Höhe von 285,3 Mill. (122 + 159,3) bezieht, auf 106,2 Mill. angewachsen.

Der Fonds zur Amortisation des Anlagezuwachses in 75 Jahren wird gebildet durch eine jährliche Vorwegnahme zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung.

Das Darlehn des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld beruht auf Art. 11 des Ges. vom 23. Juli 1926, wonach der Gesellschaft 10 % des Nettoerlöses der ausgegebenen Vorzugsaktien, etwa 500 Millionen Fr., als Betriebsfonds und zur Entwicklung des Netzes zu überweisen sind. Nachdem im Jahre 1932 der letzte Betrag überwiesen worden ist, ist der Fonds unverändert geblieben.

Über die im März 1931 aufgenommene Anleihe von 600 Mill. findet sich Näheres im Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 694.

Die 4,7 Mill. noch zu zahlenden Dividenden und Zinsen sind der Wert der nicht zur Einlösung vorgelegten Coupons von Vorzugsaktien und Obligationen.

Der Posten „verschiedene Gläubiger" umfaßt Forderungen von Lieferanten, Sicherheitsleistungen und dergl.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Soll	1933	1934
	in Millionen Franken	
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	13,3	48,0
Zinsen der Vorschüsse des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld gemäß Art. 11 d. Ges. vom 23. 7. 1926.	29,9	29,9
Zinsen der Anleihe 1931	30,0	30,0
Zinsen der Erneuerungsreserve	59,5	68,8
Zinsen des Reservefonds	2,5	0,2
Zinsen des Fonds zur Regelung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung	0,6	0,6
Amortisierung des Anlagezuwachses	1,7	2,0
Zinsen des Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine	—	2,8
Überweisung des Reservefonds für Kursschwankungen der Wertpapiere	10,0	—
	147,5	182,3

Haben	1933	1934
	in Millionen Franken	
Zins- und Kursgewinn (Wertpapiere und Bankguthaben)	31,7	26,1
Vorwegnahme aus dem Reservefonds	115,8	28,3
Vortrag auf neue Rechnung	—	127,9
	147,5	182,3

5. Das finanzielle Ergebnis.

Aus der Betriebsrechnung, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich folgendes Bild:

	1933	1934
	in Millionen Franken	
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen	2329,9	2215,2
Zins und Kursgewinn	31,7	26,1
	2361,6	2241,3
Ausgaben:		
Betriebsausgaben	2343,2	2263,2
Finanzielle Lasten	134,2	134,3
	2477,4	2397,5

Das Defizit des Geschäftsjahrs 1933 in Höhe von 115,8 Mill. wurde aus dem Reservefonds gedeckt.

Von dem Defizit des Geschäftsjahrs 1934 von 156,2 Mill. konnten nur 28,3 Mill. aus dem Restbestand des Reservefonds abgedeckt werden, während der nicht gedeckte Betrag von 127,9 Mill. auf das folgende Geschäftsjahr übertragen werden mußte.

II. Das Personal.

1. Ausgaben.

Die Personalkosten zu Lasten der Betriebsrechnung betragen:

		In % der Gesamtbetriebsausgaben
1932	1652,0 Mill.	63,0
1933	1486,7 „	63,4
1934	1433,4 „	63,3

Sie sind 1934 um 3,6 % gegenüber 1933 und 13,2 % gegenüber 1932 zurückgegangen.

Die gesamten Personalkosten, die außer den Ausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung noch die zu Lasten des Anlagezuwachses und der Erneuerung umfassen, belaufen sich auf 1689,9 (1933) und 1640,0 Mill. (1934).

Der Rückgang ist auf die Herabsetzung des Personalbestands und die Kürzung der Ausgaben für die sozialen Versicherungen zurückzuführen.

2. Der Personalstand.

Er ist wie folgt zurückgegangen:

1932: 86 944 Jahresköpfe
1933: 85 098 „
1934: 83 376 „

Die Zahlen geben den herabgesetzten Personalstand wieder, der nur die Bediensteten umfaßt, die während des ganzen Jahres dauernd beschäftigt waren (Jahresköpfe), was für die Beamten und Angestellten zutrifft, während ein Teil der Arbeiter nur für die gute Jahreszeit eingestellt ist.

Es war nicht möglich, den Personalstand in dem gleichen Verhältnis wie das Absinken des Verkehrs herabzusetzen. Während die Verkehrseinheiten (Personen + tkm) von 14 078 Mill. im Jahre 1929 auf 9356 Mill. im Jahre 1934 zurückgegangen sind, ist der auf 1 Million Verkehrseinheiten entfallende Personalstand von 6,9 im Jahre 1929 auf 8,7 im Jahre 1934 gestiegen. Es ist eben ein gewisser Mindestbestand an Personal notwendig; zudem ist bei gewissen Dienstzweigen der Personalstand nur in geringem Maße abhängig von der Stärke des Verkehrs.

3. Die Pensionslast.

Die Zahl der Ruhegehaltsempfänger (Beamte, Angestellte, Arbeiter, Witwen und Waisen) ist wie folgt gestiegen: 1932 40 850, 1933 42 745, 1934 44 189. Die Zahl der Bediensteten im Ruhestand (Beamte, Angestellte, Arbeiter) beläuft sich Ende 1934 auf 27 677, d. i. 33½ % des im Dienst befindlichen Personals. Dieses Prozentverhältnis wird sich künftig noch ungünstiger gestalten, da bis 1926 der Personalbestand dauernd wuchs.

Angesichts des Rückgangs der Einnahmen bereitet die zunehmende Pensionslast der Gesellschaft ernste Schwierigkeiten. Da ein beträchtlicher Teil der Pensionen auf die Zeit vor der Gründung der Gesellschaft zurückgeht, die gesamte Pensionslast auf die Dauer auch nicht mehr aus den zurückgehenden Einnahmen gedeckt werden kann, ist die Gesellschaft an den Staat um Übernahme des Anteils der Pensionslast herangetreten, der auf die Bediensteten aus der früheren staatlichen Verwaltung entfällt; sie stützt sich hierbei auf den Artikel 4 des Gesetzes.

4. Anteil des Personals am Reingewinn.

Wie im Jahre 1932 konnte der gemäß Artikel 40 der Satzung vorgesehene Anteil des Personals am Reingewinn auch 1933 und 1934 nicht verteilt werden, da ein Betriebsüberschuß nicht erzielt wurde.

5. Wohnungen des Personals.

Trotz der ungünstigen Wirtschaftslage wurden die im Jahre 1930 geschaffenen Organisationen zur Erleichterung des Ankaufs und Bauens billiger Wohnungen (Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 1002) vom Personal in steigendem Umfange in Anspruch genommen. Bis Ende 1934 wurden 3214 Darlehn im Gesamtbetrage von 88,2 Mill. gewährt gegenüber 2801 Darlehn in Höhe von 77,6 Mill. Ende 1933.

III. Betrieb und Verkehr.

1. Die Bahnlänge.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug

am 31. Dezember 1932 4841,0 km
am 31. Dezember 1933 4861,0 km
am 31. Dezember 1934 4851,0 km.

Der Zuwachs 1933 um 20 km beruht auf der Inbetriebnahme der neuen Linie von Brüssel—Midi nach Denderleeuw, der Rückgang um 10 km 1934 auf der Aufhebung von drei kleinen Linien.

2. Allgemeine Entwicklung des Verkehrs.

Jahr	Millionen Personenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr	Millionen Tonnenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr
1930	6521	+ 2,6	7133	— 14,9
1931	5810	— 10,9	6027	— 15,5
1932	5157	— 11,2	4534	— 24,8
1933	5058	— 1,9	4440	— 2,1
1934	4873	— 3,6	4483	+ 1,0

Während im Personenverkehr der Rückgang andauert, ist im Güterverkehr 1934 ein leichtes Ansteigen festzustellen.

3. Der Personenverkehr.

Die Zahl der Reisenden betrug 1932 190,9 Mill., 1933 185,2 Mill. und 1934 176,8 Mill., was einen Rückgang von 4,5 % gegenüber 1933 und von 7,4 % gegenüber 1932 bedeutet.

Die Zahl der Personenkm ist von 5157 Mill. im Jahre 1932 auf 5058 Mill. 1933 und auf 4873 Mill. 1934 zurückgegangen, d. i. ein Rückgang von 3,6 % gegenüber 1933 und von 5,5 % gegenüber 1932. Er ist auf die Wirtschaftslage und den Kraftwagenwettbewerb zurückzuführen.

Die auf Arbeiterkarten gefahrenen Personenkm, die ein zuverlässiges Wirtschaftsbarometer abgeben, sind von 1949 Mill. im Jahre 1932 auf 1855 Mill. im Jahre 1933 und 1842 Mill. 1934 (37,8 % der gesamten Personenkm) gefallen.

Die mittlere Reiseweite betrug 1932 27,0 km, 1933 27,3 km, 1934 27,6 Kilometer.

Der Rückgang der Zahl der Reisenden für einen Zug: 1932 116, 1933 101, 1934 89 erklärt sich aus der Vermehrung der leichten Personenzüge.

Die Reisenden verteilen sich auf die verschiedenen Klassen wie folgt:

Klasse	1932 Reisende in Millionen	%	1933 Reisende in Millionen	%	1934 Reisende in Millionen	%
1	0,6	0,3	0,5	0,3	0,4	0,3
2	15,2	8,0	13,8	12,3	7,5	7,0
3	174,0	91,7	169,4	92,2	162,3	92,7

Die Zahl der zu ermäßigtem Tarif beförderten Personen betrug 1932 und 1933 78 %, hiervon 46 % auf Arbeiterkarten, 1934 77 % bzw. 43%.

Nach den Einnahmen ergibt sich folgende Verteilung auf die verschiedenen Klassen:

Klasse	1932 Millionen	%	1933 Millionen	%	1934 Millionen	%
1	17,3	2,4	14,9	2,0	13,7	2,0
2	153,2	21,0	140,0	19,1	124,5	18,0
3	471,2	64,6	495,7	67,3	481,3	68,9
Arbeiterkarten	87,8	12,0	83,4	11,4	77,3	11,1
	729,5	100	734,0	100	696,8	100

Die mittlere Einnahme in Goldcentimes für das Personenkm betrug: 1913 2,30, 1932 2,01, 1933 2,07, 1934 1,94.

Die entsprechenden Ziffern anderer Bahnen für 1933: Französische Ostbahn 1,94, französische Nordbahn 2,06, PLM 2,42, Deutsche Reichsbahn 3,31, Schweizer Bundesbahnen 4,70, niederländische Eisenbahnen 3,91.

Im Zugdienst ist bemerkenswert das Ansteigen der Zugkm von 44,5 Mill. im Jahre 1932 auf 49,9 Mill. 1933 und auf 54,8 Mill. 1934 (+ 9,8 % gegenüber Vorjahr) infolge Vermehrung der Leichtzüge und Triebwagen. Die Zugkm der Triebwagen sind von 1 287 000 1933 auf 2 486 000 1934 gestiegen.

Die Geschwindigkeit wurde ab 15. Mai 1934 auf allen Hauptstrecken und bei allen Zügen erhöht. Im Binnenverkehr wurden neue Blockzüge (trains blocs) eingelegt. 71 neue Haltepunkte wurden 1933 bis 1934 errichtet. Von den Verbesserungen im internationalen Verkehr sind u. a. zu erwähnen: Verbesserung der Verbindung London—Ostende—Köln—Wien um 4 Stunden, Beschleunigung des „Ostende—Wien—Orient-Expreß", der Verbindung Köln—Paris.

4. Der Güterverkehr.

Während 1933 einen erneuten Rückgang des Verkehrs gegenüber 1932 zu verzeichnen hat (die Verkehrsziffern für 1932 s. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 135) ergeben die Zahlen für 1934 gegenüber 1933 eine leichte Besserung.

	1933	1934	%
Beförderte Tonnen (Wagenladungen) . . .	55 156 748	56 202 747	+ 1,9
Zugkm	19 417 711	19 590 776	+ 0,9
Bruttotonnenkm (in Tausend)	13 393 823	13 292 038	— 0,8
Nettotonnenkm (Wagenladungen) in Tausend	4 439 682	4 483 034	+ 1,0
Zahl der beladenen Wagen für einen Arbeitstag	15 998	15 671	— 2,0
Mittleres Nettogewicht für einen Zug (Wagenladungen) in Tonnen	228,6	228,8	+ 0,1
Einnahmen (Millionen Franken)	1537	1464	— 4,8
Einnahmen für ein Tonnenkm (Wagenladungen) Centime	28,8	28,1	— 2,5
Mittlere Versandweite einer Tonne (km) .	80,49	79,76	— 0,9

Während die beförderten Tonnen im Binnenverkehr 1934 um 4,6 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen haben, sind sie im internationalen Verkehr um 2,0 % und im Durchgang um 1,3 % zurückgegangen.

Bemerkenswert ist, daß trotz Zunahme der beförderten Tonnen die Einnahmen zurückgegangen sind, was auf die zahlreichen Ausnahmetarife zurückzuführen ist. Von den beförderten Tonnen des Gesamtverkehrs entfallen 1933 73,9 %, 1934 83,7 % auf die Ausnahmetarife.

Die Entwicklung des Verkehrs in Brennstoffen, Erzen und metallurgischen Erzeugnissen, die annähernd 60 % des Gesamtverkehrs umfassen, war folgender:

	Tonnen		%
	1933	1934	
Brennstoffe	23 214 203	22 920 932	— 1,3
Erze	3 915 511	4 190 846	+ 7,0
Metallurgische Erzeugnisse	5 621 001	5 958 907	+60
Insgesamt:	32 750 715	33 070 685	+10

Zur Beschleunigung der Stückgutbeförderung wurden 15 Umladestellen eingerichtet. Das so spät wie möglich aufgelieferte Gut wird gesammelt und an demselben Tage den Umladestellen zugeführt, von wo es in Wagenladungen verteilt und in beschleunigten Zügen nachts nach den anderen Umladestellen befördert wird, von wo aus die Zuführung nach den Bestimmungsbahnhöfen in der frühen Mor-

genstunde sichergestellt ist. Es wird hierdurch erreicht, daß fast das gesamte Stückgut sich bereits am Tage nach der Auflieferung in den Händen des Empfängers befindet.

Der Behälterverkehr wurde weiter entwickelt. Die Gesellschaft verfügt über 950 Behälter, die gegen eine Gebühr von 15 Cent für das Kilometer Nutzlast den Versendern zur Verfügung stehen.

Der Haus-Hausverkehr wurde durch Ausbau des Rollfuhrdienstes weiter ausgedehnt. Er umfaßt jetzt 337 Bahnhöfe, von wo 2000 Gemeinden mit 5 250 000 Einwohnern (d. i. fast zwei Drittel der Gesamtbevölkerung) bedient werden. Berücksichtigt man, daß 75 bis 80 % der auf den belgischen Bahnen beförderten Tonnen auf Anschlußgleisen an- und ausgeliefert werden, so ergibt sich, daß der Haus-Hausverkehr fast das gesamte Güteraufkommen umfaßt.

5. Zugförderung (Leistung der Lokomotiven und Triebwagen).

	1933		1934		Unterschied
	km	%	km	%	in %
Nutzleistungen der					
Personenzüge	50 295 844	—	55 240 983	—	+ 9,8
Güterzüge	21 331 720	—	21 022 529	—	— 1,4
	71 627 564	100	76 263 512	100	
Leerfahrten	4 481 750	6,3	4 698 058	6,2	+ 4,8
Verschiebedienst	10 008 828	14,0	10 129 022	13,3	+ 1,2
Dienstzüge	770 918	1,0	925 987	1,1	+ 20,1
	86 889 060	121,3	92 016 579	120,6	+ 5,9

Die Leistungen der Lokomotiven bei Güterzügen sind um 1,4 zurückgegangen trotz der leichten Steigerungen der Tonnenkm (1 %).

6. Kraftwagenwettbewerb und Wettbewerb des Wasserweges.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge einschließlich Motorräder in Belgien hat sich wie folgt entwickelt: 1932 249 944, 1933 260 408, 1934 264 075. Ein Kraftfahrzeug entfällt 1934 auf 32 Einwohner.

Im Personenverkehr wurden die im Jahre 1932 getroffenen Maßnahmen (Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 136) weiter ausgebaut. Der Ersatz der Leichtzüge durch Triebwagen machte Fortschritte: 1933

1 287 000, 1934 2 486 000 Triebwagenkm. Ein neuer Typ des Ausflugszugs wurde mit dem „Radiozug" eingeführt. Dieser Zug ist mit einer Radioapparatur ausgerüstet, um die Reisenden durch Musikübertragung oder Vorträge über die auf der Fahrt berührten Sehenswürdigkeiten zu unterhalten; 1934 wurden 573 Radiozüge gefahren mit einer Durchschnittsbesetzung von 340 Reisenden. Es wurden zahlreiche Ausflugszüge gefahren, und zwar nach England, Frankreich, Luxemburg, Holland, Deutschland.

Die Gesellschaft hat von der Ermächtigung des Gesetzes vom 21. März 1932, Kraftwagenlinien zu betreiben, in größerem Umfang Gebrauch gemacht; 1933 wurde ihr die Konzession für 13 Linien, 1934 für 12 Linien eingeräumt. Ende 1934 wurden insgesamt 592 km Kraftwagenlinien von der Gesellschaft betrieben. Über die Betriebsweise ist im Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 136 Näheres ausgeführt.

Im Güterverkehr macht sich der Wettbewerb des Kraftwagens besonders fühlbar. Von den Abwehrmaßnahmen sind die Entwicklung des Haus-Hausverkehrs und des Einsatzes von Behältern bereits unter III. 4 erwähnt.

Während 1928 die auf der Straße liegenden Transporte nur 4 % des Gesamtverkehrs der Eisenbahnen ausmachten, sind sie 1934 auf 15 % angewachsen. Ein weiterer scharfer Wettbewerber ist der Wasserweg. Trotz der Krise nimmt der Verkehr auf dem Wasserwege ständig zu, und zwar von 1929 bis 1933 um mehr als 19 %, während der Schienenverkehr um 47 % zurückgegangen ist. Das Ansteigen des Wasserverkehrs ist auf die starke Senkung der Wasserfrachten zurückzuführen. Sie sind seit 1929 um 30 bis 40 % zurückgegangen.

Um sich wenigstens einen Teil des durch den Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel bedrohten Verkehrs zu erhalten, war die Gesellschaft zu einer weiteren Ausdehnung des Systems der Ausnahmetarife genötigt mit den allerdings unvermeidlichen Folgen eines weiteren Absinkens der mittleren Einnahme für 1 Tonnenkm. Diese ist von Januar bis Dezember 1934 um mehr denn 6 % gefallen.

Wie der Geschäftsbericht ausführt, stellen jedoch alle diese Tariferweiterungen nur unzureichende Abwehrmaßnahmen dar. Wandel kann nur geschaffen werden durch eine gesetzliche Neuregelung der Beziehungen der verschiedenen Transportmittel zueinander. In Verfolg des Antrags des Verwaltungsrats der Gesellschaft auf Erlaß eines Gesetzes zum Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße, worüber im Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 335 ff. Näheres ausgeführt ist, ist

vom Verkehrsminister Forthomme am 28. März 1934 ein Gesetzentwurf eingebracht worden, der jedoch die weitgehenden Forderungen der Gesellschaft unter I—V (s. a. a. O. 1935 S. 335, 336) nicht übernommen hat. Die Gesellschaft ist also insbesondere nicht durchgedrungen mit ihrem Verlangen, durch den Wettbewerb gebotene Frachtverträge mit ihren Kunden abschließen zu dürfen oder einen bestimmten Frachtnachlaß denjenigen Versendern oder Empfängern zu gewähren, die sich verpflichten, ihre gesamten Transporte oder einen Teil auf die Eisenbahn zu legen. Die Regierung hat geglaubt, einen so weitgehenden Einbruch in den Grundsatz der gleichmäßigen Anwendung der Tarife allen Verkehrstreibenden gegenüber nicht verantworten zu können. Dagegen hat sich der Entwurf die Anträge zu VI—IX (Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 336, 337) im wesentlichen zu eigen gemacht. Weiterhin ist entsprechend dem Antrage der Gesellschaft die gewerbsmäßige Güterbeförderung auf der Straße für Dritte einem besonderen Genehmigungsverfahren unterworfen, wie es in ähnlicher Weise bereits für den Personenverkehr besteht (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 373 und 1935 S. 136). Die Genehmigung wird erteilt von einem sowohl von den Eisenbahnen wie den Kraftfahrunternehmern unabhängigen Organ, das dem Verkehrsministerium zugeteilt ist, dem Straßenverkehrsamt (Office des Transports par route). Seine Entscheidung kann bei einer ebenfalls völlig unabhängigen Berufungskommission (Commission d'appel) angefochten werden. Für die Erteilung der Genehmigung ist allein das Verkehrsbedürfnis maßgebend. Im übrigen sollen die näheren Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung sowie aller weiteren Modalitäten durch königliche Verordnungen geregelt werden; hierdurch wird der entscheidende Einfluß der Regierung auf die Verkehrspolitik sichergestellt.

Der Entwurf ermächtigt ferner die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen sowie die Nationale Gesellschaft der Kleinbahnen, selbst die Güterbeförderung mit Kraftwagen auf der Straße zu betreiben oder sich an bestehenden Kraftwagenunternehmungen zu beteiligen.

Die gesetzgebenden Körperschaften haben sich mit dem Gesetzentwurf noch nicht befaßt.

7. Unfälle.

Die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße beträgt 1932 158, 1933 77, 1934 45.

In Beziehung gebracht zur Gesamtzahl der beförderten Reisenden ergeben sich folgende Zahlen der Getöteten und Verletzten:

	1932	1933	1934
Beförderte Personen in Tausend . . .	190 873	185 192	176 794
Getötete	4	2	5
Verletzte	50	81	89
Auf 100 Millionen Reisende:			
Getötete	2,10	1,10	2,82
Verletzte	26,31	43,78	50,28

IV. Tarife.

Im Personenverkehr hat sich der seit dem 1. März 1930 in Kraft befindliche allgemeine Tarif nicht geändert. Jedoch wurden 1933 u. a. folgende neue Vergünstigungen eingeführt: Generalabonnements für das ganze Netz, gültig für einen Monat; Abonnements, gültig im ganzen Netz für 5 „Week-end"-Karten, gültig innerhalb 30 Tagen nach Wahl des Inhabers für 5, 10 und 15 Tage; Karten für 10 Reisen hin und zurück in bestimmten Verbindungen gültig für 3 Monate; die für die Ermäßigung von 40 und 50 % geforderte Mindestzahl bei Gesellschaftsfahrten ist von 180 und 400 auf 50 und 150 Reisende herabgesetzt.

Die im Jahre 1934 eingeführten Ermäßigungen sind folgende: Die Mindestzahl bei Gesellschaftsfahrten mit 50 % Ermäßigung ist von 150 auf 25 herabgesetzt; im internationalen Verkehr ist die Ermäßigung für Gesellschaftsfahrten von 30 auf 35 % erhöht mit Zulassung der Einzelrückfahrt; es sind Kilometerhefte zu 1000, 5000, 10 000 km für die 1. und 2. Klasse mit abgestufter Gültigkeit von 1, 6 und 12 Monaten eingeführt. Die Ermäßigung beträgt 25 bis 50 %.

Auch im Güterverkehr hat der allgemeine Tarif keine Änderung erfahren. Es sind jedoch zahlreiche Ausnahmetarife aus Wettbewerbsgründen und zur Förderung der Wirtschaft eingeführt worden.

V. Das rollende Material.

1. Lokomotiven und Triebwagen.

Der Bestand an standardisierten[1] Lokomotiven belief sich Ende 1934 auf 3720, der der nichtstandardisierten auf 70.

In den Triebwagenpark sind 1933 14 Dieseltriebwagen und ein Dampftriebwagen zu je 175 PS; 1934 9 Dieseltriebwagen, und zwar einer zu 410 PS, zwei zu 210 PS, sechs zu 140 PS eingestellt. Er umfaßt insgesamt 43 Triebwagen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932 S. 1010.

2. Personenwagen.

Die Gesellschaft verfügte Ende 1934 über 7732 Personenwagen gegen 8133 1933 und über 1272 Gepäckwagen gegen 1275 1933.

Von den in Auftrag gegebenen 1057 Personen- und Gepäckwagen aus Ganzmetall (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1268) waren Ende 1934 844 Wagen in Dienst gestellt; der Rest wird 1935 angeliefert.

Das mittlere Alter der Personenwagen beträgt 25,7 Jahre.

3. Güterwagen.

Seit 1932 sind 15 000 Wagen dauernd abgestellt. Trotzdem blieb eine große Zahl der im Verkehr befindlichen Wagen unbenutzt.

Bestand Ende 1934:

Gedeckte Wagen	37 924
Offene Wagen	59 641
Plattformwagen	10 658
Insgesamt	108 223 gegen 111 578 1933.

Das mittlere Alter beträgt 27,1 Jahre, das mittlere Ladegewicht 16,99 t gegen 16,87 1933.

Der Einbau der durchgehenden Bremse wurde weiter gefördert. Ende 1934 waren 55 019 Wagen mit der gesamten Bremseinrichtung, die übrigen Wagen mit der durchgehenden Luftleitung ausgerüstet.

VI. Werkstätten.

Zur restlosen Durchführung des Programms der Zusammenlegung von Lokomotivwerkstätten (Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1269) bleibt noch übrig die Aufhebung der Werkstätte für große Ausbesserungen in Luttre und die der Werkstätte für mittlere Ausbesserungen in Lüttich. Dies kann nur allmählich nach Maßgabe des Ausscheidens des Personals und der Möglichkeit seiner anderweitigen Unterbringung durchgeführt werden.

Die mittlere Streckenleistung zwischen zwei Ausbesserungen ist gestiegen:

	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung
1933	66 514 km	141 412 km
1934	70 675 km	154 090 km

Die mittlere Dauer des Stillagers der Lokomotive ist zurückgegangen:

	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung
1933	19 Tage	37 Tage
1934	16 „	28 „

Die Ausgaben für Unterhaltung und Ausbesserung des gesamten rollenden Materials belaufen sich 1933 auf 268,8 Mill. (11,47 % der Betriebsausgaben) und 1934 auf 231,9 Mill. (9,76 % der Betriebsausgaben) gegenüber 356,4 Mill. (13,6 %) im Jahre 1932. Der Rückgang erklärt sich aus der Senkung der Gehälter und Rohstoffpreise, aus Organisationsmaßnahmen in den Werkstätten und der Einschränkung der Ausbesserungsarbeiten, die darauf zurückzuführen ist, daß infolge Rückgangs des Verkehrs ein Teil des Materials abgestellt ist und seine Instandsetzung hinausgeschoben werden kann, da es für den Betrieb nicht benötigt wird.

VII. Bahnanlagen.

1. Erneuerung und Unterhaltung der Gleise.

Von den 7866 km Hauptgleisen wurden im Jahre 1933 210 km mit Neubaustoffen und 34 km mit Altbaustoffen, d. h. 2,67 % bzw. 0,43 % der Hauptgleise erneuert. Im Jahre 1934 wurden von den 7766 km Hauptgleisen 320 km mit Neubaustoffen und 8 km mit Altbaustoffen, d. h. 4,1 % bzw. 0,1 % der Hauptgleise erneuert.

Die jährliche durchschnittliche Erneuerung der Hauptgleise seit Bestehen der Gesellschaft beläuft sich auf 4,07 %. Sie ist höher als der bei der Berechnung der Einlage des Erneuerungsfonds angenommene Mittelsatz von 3,3 %.

Die Verbesserung der Hauptgleise hinsichtlich der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ist weiter gefördert worden. Diese gleichzeitig mit der Erneuerung der Gleise und der Bettung durchgeführten Arbeiten haben die Bequemlichkeit und Sicherheit des Reisens erhöht unter gleichzeitiger Herabsetzung der Kosten für die Unterhaltung der Gleise und der Fahrzeuge. Sie ermöglichten ferner die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf manchen Strecken zu erhöhen und die für gewisse Streckenabschnitte vorgesehenen Geschwindigkeitsermäßigungen herabzusetzen oder sogar zu beseitigen.

2. Signal- und Sicherungswesen.

Abgesehen von der Einrichtung elektrischer Stellwerke an Stelle von mechanischen auf einer Reihe wichtiger Bahnhöfe ist bemerkenswert die Ausrüstung der Linien Charleroi—Namur und Brüssel—Antwerpen und des Bahnhofs Antwerpen-Centrale mit Lichttagessignalen.

An größeren Verbesserungen sind u. a. in Aussicht genommen die Elektrisierung des Signalsystems auf den wichtigeren Bahnhöfen, Ersatz der mechanischen Übertragung durch die elektrische bei Signalen, die besonders weit vom Stellwerk oder der Blockstelle entfernt sind.

3. Elektrisierung von Strecken.

Die Arbeiten zur Elektrisierung der zwei dem Personenverkehr dienenden Gleise der Linie Brüssel—Antwerpen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 139) wurden so weit gefördert, daß die Linie am 23. April 1935 in Betrieb genommen werden konnte. Für den Betrieb der Linie wurden 24 Triebwagen und die gleiche Zahl Anhängerwagen beschafft.

Die bereits im Geschäftsbericht des Jahres 1932 erwähnte Prüfung der Elektrisierung von Strecken in der Provinz Luxemburg und der Ourthe ist noch nicht abgeschlossen.

4. Neubauten.

Folgende größere Bauten wurden 1933 und 1934 fertiggestellt: die Linie Brüssel—Midi nach Denderleeuw; der viergleisige Ausbau der Strecke Antwerpen Ost nach Berchem; der zweigleisige Ausbau der Linie von Zellick nach Lebbeke, Erweiterung der Gleisanlagen im Hafengebiet Antwerpen.

VIII. Betriebsstoffe.

Die Ausgaben an Betriebsstoffen sind ausschließlich der Brennstoffe von 174,8 Mill. Fr. (1933) auf 159,7 Mill. Fr. (1934), d. i. um 15,1 Mill. Frank, zurückgegangen.

Der Wert der Betriebsstoffe betrug am 31. Dezember 1933 358,6 Millionen Fr. und am 31. Dezember 1933 292,1 Mill. Fr., der Rückgang beträgt 66,5 Mill. oder 18,5 %. Seit 1931 hat sich der Wert der Betriebsstoffe insgesamt um 435,4 Mill. Fr. vermindert.

Der Verbrauch an Brennstoffen der Lokomotiven und Triebwagen betrug 1933 1 699 060 t, mit einer Ausgabe von 187 200 000 Fr. und 1934 1 736 306 t mit einer Ausgabe von 178 029 000 Fr., d. s. 37 246 t mehr und 9 172 000 Fr. weniger als 1933.

IX. Die Selbstkosten.

Bringt man die Betriebsausgaben in Beziehung zu der Gesamtheit der Verkehrseinheiten (Tonnen + Personenkm), so erhält man den auf die einzelnen Verkehrseinheiten entfallenden Betrag der Ausgaben.

	1932	1933	1934
Betriebsausgaben in Millionen Franken . .	2620,5	2343,2	2263,2
Verkehrseinheiten in Millionen	9691	9498	9356
Ausgaben für die Verkehrseinheit	0,270	0,247	0,242

Die Ausgaben für die Verkehrseinheit sind seit 1929 bis 1932 trotz der Senkung der Bezüge des Personals, des Nachgebens der Rohstoffpreise, der Verminderung des Personalbestandes dauernd gestiegen. Diese Steigerung der Beförderungsselbstkosten ist zurückzuführen auf den Verkehrsrückgang und die Unmöglichkeit, die Betriebsausgaben wegen der hohen festen Kosten des Eisenbahnbetriebs (Unterhaltung und Erneuerung der Gleise, Pensionen, allgemeine Kosten usw.) in dem entsprechenden Verhältnis herabzusetzen. Gleichwohl ist es durch Spar- und betriebstechnische Maßnahmen gelungen, die Ausgaben für die Verkehrseinheit in den Jahren 1933 und 1934 erheblich zu vermindern.

Dr. von Renesse.

Die vier großen spanischen Eisenbahngesellschaften im Kalenderjahr 1934.

(Mit einer Übersichtskarte.)

(Die nachstehenden Angaben sind den Jahresberichten der Madrid-Zaragoza-Alicante-Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft der Spanischen Nordbahnen, der Andalusischen Eisenbahnen und der Nationalen Gesellschaft der Westspanischen Eisenbahnen für das Jahr 1934 entnommen.)

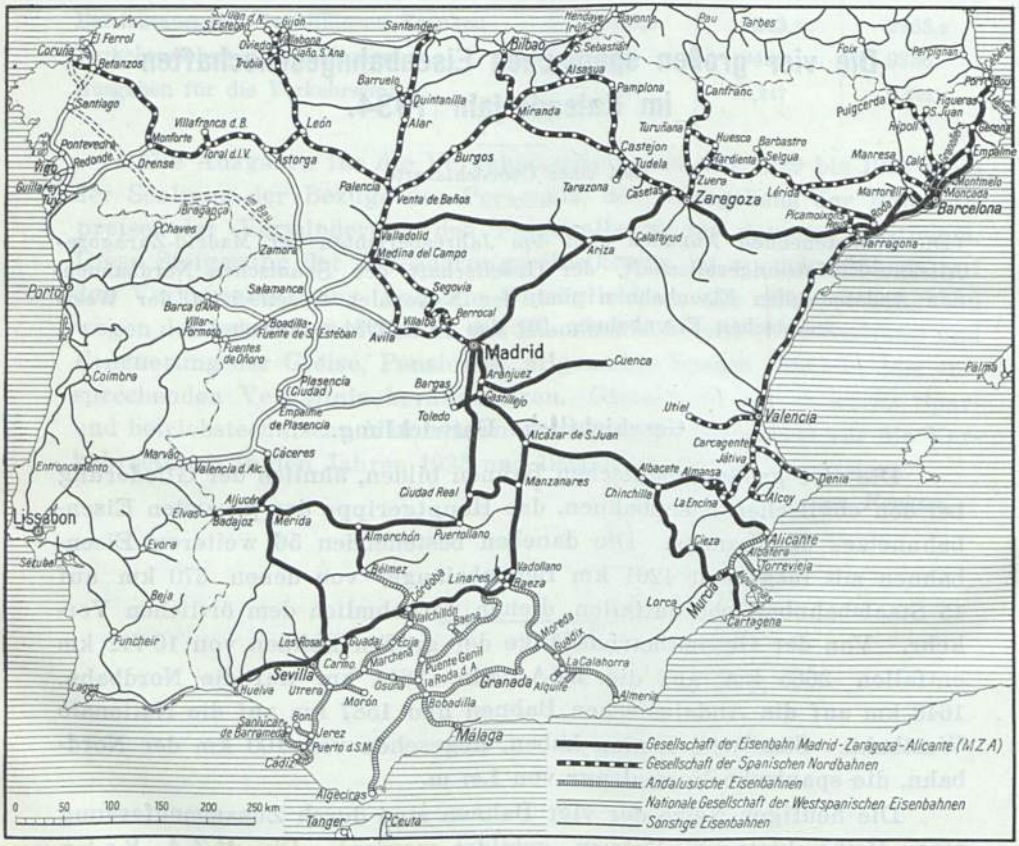
Geschichtliche Entwicklung.

Die vier großen spanischen Bahnen bilden, ähnlich der Gliederung bei den englischen Eisenbahnen, das Hauptgerippe des gesamten Eisenbahnnetzes des Landes. Die daneben bestehenden 56 weiteren Eisenbahnen mit insgesamt 4261 km Betriebslänge, von denen 670 km auf 15 Staatsbahnbetriebe entfallen, dienen vornehmlich dem örtlichen Verkehr. Von der Gesamtbetriebslänge der großen Bahnen von 10 712 km entfallen 3665 km auf die MZA-Bahn, 3814 km auf die Nordbahn, 1646 km auf die Andalusischen Bahnen und 1587 km auf die Nationale Westbahn. Sämtliche Linien haben, abgesehen von 100 km der Nordbahn, die spanische Normalspur von 1,67 m.

Die heutigen Netze der vier Bahnen sind durch Zusammenfassung einer Reihe kleinerer Bahnen gebildet worden[1]. Die MZA-Bahn entstand im Jahre 1857 auf Grund eines königlichen Dekrets durch Zusammenschluß der Betriebe auf den Linien Madrid—Zaragoza, Madrid—Almansa und Almansa—Alicante. Infolge von Ankäufen oder Aktientauschen traten dann später folgende kleineren Bahnen hinzu: Cordoba—Sevilla (1875), Sevilla—Huelva (1877), Madrid—Ciudad Real—Badajoz (1880), Puertollano—Cordoba (1880), Merida—Sevilla (1882), Aranjuez—Cuenca (1883), Valladolid—Ariza (1891) und das Katalonische

[1] Vgl. die nachstehende Übersichtskarte.

Netz (1898). — Die spanische Nordbahngesellschaft wurde 1858 zum Bau der Hauptstrecke von Madrid nach Irun, dem nördlichen spanisch-französischen Grenzbahnhof, gegründet. Später wurden dann folgende selbständigen Bahnen in das Netz der Nordbahn einbezogen: Barcelona—Zaragoza—Pamplona (1878), Asturias, Galicia und Leon (1890), Almansa—Valencia—Tarragona (1891). — Die Andalusische



Eisenbahn-Gesellschaft entstand 1869 infolge des Kaufs der Utrera-Morun-Osuna-Linie, die jedoch erst 1877 in Betrieb genommen wurde. 1878 und 1879 erfolgte der Zusammenschluß mit den Netzen der Sevilla-Jerez-Cadiz- und Cordoba-Malaga-Granada-Bahnen. Durch Kauf wurden dann die Linien Ecija—Cordoba (1886) und Puente Genil—Linares (1888) erworben. Die Strecke von Alicante nach Murcia wurde 1886 gebaut. In neuerer Zeit wurden die Bahnen von Bobadilla nach Algeciras (1913) sowie von Linares nach Almeria und von Guadix nach

Granada (1929) käuflich erworben. — Die Nationale Gesellschaft der Westspanischen Eisenbahn entstand auf Grund eines königlichen Gesetzes vom Jahre 1928. Sie umfaßt die alte Madrid-Caceres- und Portugal-Eisenbahn, die 1895 infolge Zusammenschlusses der alten Caceres-Gesellschaft mit der Westbahn von Spanien entstanden war. Letztere besaß auch die Plasencia-Astorga-Linie. Das Netz der Nationalen Westbahn umfaßt weiter die kleineren Bahnen Medina del Campo—Zamora, Orense—Vigo, Medina del Campo—Salamanca, Salamanca—Grenze und Avila—Salamanca. Der Lissaboner Teil des Südexpreßlaufes (Paris—Spanien—Portugal) führt über die Westbahn von Medina nach Villar Formoso (Grenzbahnhof nach Portugal). Die Hauptstrecke von Madrid nach Lissabon wird auf spanischem Gebiet von der Westbahn betrieben. Die Bildung des Westbahnnetzes stellt den ersten Versuch und den Anfang eines umfassenden Zusammenschlusses der spanischen Eisenbahnen dar.

Organisation.

Die behördliche Spitzenorganisation des gesamten staatlichen und privaten Eisenbahnwesens in Spanien ist der Oberste Eisenbahnrat (Consejo Superior de Ferrocarriles)[1]. Durch eine Neuordnung des Obersten Eisenbahnrats (Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. November 1934) ist in der Staatsaufsicht über die Eisenbahngesellschaften eine Änderung eingetreten. Dadurch wird ein Überschneiden der Zuständigkeiten zwischen dem Vollzugsausschuß des Obersten Eisenbahnrats und dem Ständigen Ausschuß des Innenministeriums durch Schaffung eines Vertreter-Ausschusses behoben, der die Tätigkeit der beiden anderen Ausschüsse übernimmt. In ihm sind alle Abteilungen des Obersten Eisenbahnrats vertreten. Es gehören ihm außerdem je vier Vertreter des Staates und der beteiligten Gesellschaften, sowie ein Eisenbahnbenutzer und ein Eisenbahnarbeiter an. Den Vorsitz im Vertreter-Ausschuß, der seine Tätigkeit Anfang Dezember 1934 aufgenommen hat, führt der Präsident des Obersten Eisenbahnrats.

Im Verfolg der Bestimmungen eines Gesetzes vom 29. Mai 1934 legte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Cortes im Juni einen Gesetzesentwurf vor, der einen vorzeitigen Verkauf der Linien der Gesellschaften, Zusammenfassung der verkauften Linien und Verpachtung an eine Betriebsgesellschaft sowie Anpassung zwischen Eisenbahn

[1] Über Entstehung, Aufgaben und Bedeutung des Obersten Eisenbahnrats vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1921 S. 1177/78, 1922 S. 956/57 und 1925 S. 718 ff.

und Kraftverkehr vorsah. Die Eisenbahnverwaltungen wehrten sich hiergegen, weil sie in dem Verkauf der Linien die Absicht erkannten, den gesamten Eisenbahnbetrieb mehr oder weniger verschleiert unter Staatsleitung zu bringen. Sie wiesen darauf hin, daß dies durchaus der neuzeitlichen Erkenntnis widerspreche, den Eisenbahnbetrieben größte Freiheit und Beweglichkeit zu belassen, zumal das einst genossene Monopol praktisch nicht mehr bestehe. Dabei hätten die Verhältnisse, unter denen seinerzeit die Betriebsrechte erteilt worden seien, sich grundlegend gewandelt und in der Zwischenzeit infolge des technischen Fortschritts bereits mehrfach zu einer gänzlichen Neugestaltung der Anlagen und Betriebsmittel geführt. Nur in unbeschränkter Freiheit können die Eisenbahnen dem Kraftverkehr sich anpassen und den ihnen zustehenden Verkehr wirksam verteidigen. Außerdem würde die für den Verkauf vorgesehene schematische Abgeltung einen Erlös geben, der nur ein Viertel der laufenden Obligationen befriedigen könnte, während der Aktienbesitz gänzlich leer ausginge. Sofort nach Bekanntwerden des Gesetzesentwurfs zeigte dann auch die Börse erhebliche Kursstürze, von denen die Wertpapiere sich erst wieder erholten, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten in der amtlichen Presse mitgeteilt hatte, daß nach dem Verkauf alle Obligationen eingelöst und auch die Aktien zu gegebener Zeit mit ihrem wahren Wert getilgt würden. Hierzu bedarf es jedoch einer gründlichen Änderung des Wortlauts in dem Gesetzesentwurf, der bislang vom Verkehrsausschuß der Cortes überhaupt noch nicht geprüft worden ist. Wegen Abhilfe der finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaften sind im Dezember 1934 und im März 1935 dringende Vorstellungen beim Minister der öffentlichen Arbeiten erhoben worden, die noch zu keinem Ziel geführt haben.

Die Andalusischen Bahnen haben zur Lösung der Eisenbahnfrage den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, das die Bildung einer Gemeinschaft zwischen dem Staat und der Gesellschaft der Andalusischen Eisenbahnen behandelt.

Finanzen.

Die finanzielle Lage bei den spanischen Bahnen war in den letzten Jahren äußerst gespannt, erfuhr aber durch die 15prozentige Tariferhöhung, die Mitte Juni 1934 in Kraft trat, eine wesentliche Entspannung. Trotz der Wirtschaftskrisis und des Kraftwagenwettbewerbs hätte wahrscheinlich, unterstützt durch eine vorzügliche Ernte bei fast allen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, ein Einnahmeauftrieb eingesetzt, wenn nicht die Oktoberunruhen in Spanien einen empfindlichen und nicht wettzumachenden Rückschlag gebracht hätten. Wenn das Gesetz über die 15prozentige Tariferhöhung vom Mai 1934 die berechtigten

Wünsche der Eisenbahnverwaltungen nicht ganz erfüllen konnte, so lag dies zum Teil daran, daß die Verwaltungen in der Durchführung von Einsprüchen hinsichtlich der Erhöhung bis zum Tage der Entscheidung der Cortes zu sehr beschränkt waren. Der Hauptgrund ist jedoch darin zu suchen, daß die bewilligte Erhöhung weit geringer ist, als sie von den Gesellschaften als notwendig beantragt worden war. Auf diese Weise ist die mit ihr verbundene Verstärkung der Einnahmen, insgesamt betrachtet, unzureichend gewesen.

Die Anlagezuwachsrechnung der spanischen Bahnen weist insofern eine Besonderheit auf, als die Ausgaben für Verbesserungen der Anlagen und Beschaffung der Fahrzeuge fast ausschließlich aus Staatszuschüssen gedeckt werden.

Die Verkehrseinnahmen bei der M Z A - B a h n erreichten im Berichtsjahr 280 Millionen Peseten[1] gegen 283,1 Millionen im Jahre 1933. In diesen Ziffern sind die Erhöhungen von 15 % lt. Kgl. Verordnung vom 26. Dezember 1918 sowie weiterer 15 % auf Grund des Gesetzes vom 29. Mai 1934 auf die im Jahre 1918 geltenden Tarife enthalten. Infolge des Verkehrsrückgangs, vor allem nach Einführung der ersten Erhöhung, ist aber eine Reihe von Tarifsätzen von der Erhöhung befreit worden. Es ist aufschlußreich, in nachstehender Übersicht zu beobachten, wie dadurch, besonders beim Frachtgut, der Hundertsatz der ersten Erhöhung in seiner praktischen Auswirkung um über 6 % abgeschwächt wurde und somit nicht die erwartete Einnahmesteigerung bringen konnte:

Verkehr	Gesamteinnahme Peseten	Einnahme bei Anwendung der alten Tarifs tze Peseten	Erhöhung von 15% auf Grund der Kgl. Verordnung vom 26. 12. 1918 Peseten	Anteiliger Hundertsatz anstatt 15%	Erhöhung von 15% auf Grund des Gesetzes vom 29. 5. 1934 Peseten	Anteiliger Hundertsatz anstatt 15%
Reise- und Sonderzüge .	72 949 943,30	60 439 324,83	8 149 314,94	13,48	4 361 303,53	7,22
Eilgut . . .	24 588 777,87	20 626 002,19	2 658 855,20	12,89	1 303 920,48	6,32
Frachtgut . .	180 546 940,98	156 022 889,93	13 678 941,28	8,77	10 845 109,77	6,95
Verschiedenes u. Lagermieten . . .	1 963 045,06	1 955 119,85	4 072,17	0,21	3 853,04	0,20
Zusammen:	280 048 707,21	239 043 336,80	24 491 183,59	10,25	16 514 186,82	6,91

[1] Mittelkurs am 1. August 1934: 100 Peseten = 34,25 RM.

Die Ergebnisse und Hundertsätze aus der zweiten Erhöhung können noch kein Vergleichsbild geben, da diese erst vom 18. Juni 1934 ab in Kraft trat.

Die Mindereinnahme von 1934 gegenüber 1933 setzt sich wie folgt zusammen:

	Peseten
Reise- und Sonderzüge	— 1 532 803,90
Eilgut	— 162 884,27
Frachtgut	— 1 398 528,27
Verschiedenes und Lagermieten . . .	— 22 457,22
zusammen . . .	— 3 116 673,66

Die Betriebsausgaben betrugen für 1934 228,5 Millionen Peseten und lagen damit um 5,6 Millionen über denen vom Jahre 1933. Der Mehraufwand lag in der Hauptsache begründet mit 589 000 Peseten bei den Soziallasten, mit 2,16 Millionen Peseten für Entschädigungen und mit 3,5 Millionen für den maschinentechnischen Dienst. Die Unterhaltung der Fahrzeuge erforderte gegenüber dem Vorjahr 4,28 Millionen mehr, von denen 2,7 Millionen für größere Ausbesserungen an Personen- und Güterwagen auf die Privatindustrie entfielen. Da Ausgaben und Zahl der Ausbesserungen an den Lokomotiven gestiegen sind, wurden für deren Unterhaltung in den Betriebswerken 1,7 Millionen Pes. mehr aufgewendet. Dagegen erforderte der Kohlenverbrauch 1,05 Millionen Pes. weniger als im Jahre 1933.

Die Entschädigungen, die im Jahre 1934 für Verluste, Beschädigungen und Lieferfristüberschreitungen gezahlt wurden, beliefen sich auf 6,06 Millionen Pes. gegenüber 3,9 im Vorjahr. Der größte Teil dieser Steigerung ist auf Fälle von Beraubungen der Güter während der Fahrt zurückzuführen, eine Erscheinung, die schon seit einer Reihe von Jahren in zunehmendem Maße beobachtet worden ist, ohne daß man ihr abhelfen konnte.

Die Betriebsziffer, die 1930 noch 70,69 betrug, stieg, mit Ausnahme von 1931 zu 1932, sprunghaft auf 83,33 für das Berichtsjahr.

Die Kapitallasten sind von 79 Millionen Peseten im Jahre 1933 auf 67 Millionen Peseten im Jahre 1934, d. h. um 12 Millionen Peseten gesunken. Der Grund ist, daß die Rückzahlung von Obligationen infolge der Geldverknappung unterblieb.

Faßt man Ausgaben der Betriebsrechnung und Kapitallasten zusammen, so ergibt sich ein Betrag von rund 295 Millionen Pes., der um etwa 7 Millionen Pes. niedriger als im Jahre 1933 ist. Die Pensions-

lasten mit 6½ Millionen Pes. sind hierbei noch nicht berücksichtigt, beeinflussen aber das Gesamtvergleichsbild nur unwesentlich.

Für Neubauten und Fahrzeuge wurden als Anlagezuwachs 6,76 Millionen Pes. aufgewendet, von denen aus Mitteln der Gesellschaft noch nicht 17 000 Pes. gedeckt wurden. Der Hauptbetrag wurde aus dem Eisenbahnstaatsfonds genommen. Nur wenig mehr als 600 000 Pes. entfielen auf Fahrzeugerneuerung.

Im ganzen gewährte der Minister der öffentlichen Arbeiten der Gesellschaft im Geschäftsjahr 1934 einen Kredit von 10 Millionen Pes., von denen rund die Hälfte auf das Beschaffungs- und Bauprogramm 1933 entfiel. Der Gesamtbetrag der Staatszuschüsse ist damit bis Ende Dezember 1934 auf 442 Millionen Pes. angewachsen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt 1934 mit einem Fehlbetrag von rund 20 Millionen Pes. gegenüber rund 23 Millionen im Jahre 1933. Die Wirkung der 15prozentigen Erhöhung der Grundtarife von Mitte Juni 1934 wird als unbefriedigend angesehen.

Die Kapitalrechnung schließt bei einer Einnahme von rund 1,91 und einer Ausgabe von rund 1,93 Milliarden Pes. unter Berücksichtigung des Geschäftsabschlusses für 1933 mit einem Fehlbetrag von 16,7 Millionen Pes., die als Schuld des Staates für seine Zuschüsse verbucht wurden.

Für die Pflichtversicherung der Reisenden führte die Gesellschaft im Jahre 1933 3,8 Millionen und im Jahre 1934 3,7 Millionen Pes. als Steuer ab.

Dank der zusätzlichen Einnahmen der Tariferhöhung konnte die N o r d b a h n ihr Geschäftsjahr gegenüber früher trotz der Rückschläge infolge der Oktoberunruhen und trotz des Kraftwagenwettbewerbs wesentlich besser abschließen. Die Verkehrseinnahmen lagen mit 348 Millionen Pes. um mehr als 12 Millionen über dem Ergebnis des Vorjahrs. Die Betriebsausgaben sind, wie in den Vorjahren, soweit gedrosselt worden, wie die Betriebssicherheit es zuließ. Trotzdem waren sie, vor allem wegen größerer Aufwendungen in der Fahrzeugausbesserung und beim Personal, um 7½ Millionen Pes. höher als im Jahre 1933, betrugen also 265½ Millionen Pes. Allein die Ruhegehälter waren im Jahre 1934 mit rund 10 Millionen Pes. um 870 000 Pes. höher als im Jahre 1933. Es machen sich hier die wiederholten, dem Personal in den letzten zehn Jahren gewährten Besserstellungen sowie die Zurruhesetzungen mit dem Ziele der Verjüngung des Personals bemerkbar. Der auf das neue Jahr zu übernehmende Fehlbetrag belief sich auf 9,4 Millionen Pes. Der hohe Preis der Lokomotivkohle, für deren Beschaffung

in den beiden letzten Jahren je 46 Millionen Pes. aufgewendet werden mußten, ist nicht gesenkt worden, obwohl 85 % des Gesamtverbrauchs an Kohle aus heimischer Förderung gedeckt werden müssen. Dazu kommt die Begünstigung anderer Industrien auf Kosten der Eisenbahnen, die schließlich zum Einfuhrverbot bestimmter Gebrauchswaren führte und die Bahnen zur Verwendung teurer Ersatzmittel zwang.

Auch der Nordbahn sind erhebliche Staatszuschüsse zugeflossen, und zwar für die Verbesserung bestehender Anlagen in Höhe von 4,5 und für Fahrzeugbeschaffung in Höhe von 3,4 Millionen Pes., so daß der gesamte Staatszuschuß bis Ende 1934 sich auf 435 Millionen Pes. belief.

Bemerkenswert ist eine Ersparnis gegen 1933 von über 4 Millionen Peseten in der Stoffwirtschaft, die durch Senkung der Vorräte in den Haupt- und Nebenlagern erzielt wurde.

Der Staatskasse flossen von der Gesellschaft 57½ Millionen Pes. zu, von denen 31,8 Millionen auf die Verkehrssteuer, 14 Millionen auf sonstige Abgaben und 11,7 Millionen auf Leistungen für Post- und Militärverwaltung usw. entfielen. Dieser Betrag würde einer Dividende von 111,50 Pes. für jede der 516 000 begebenen Aktien der Gesellschaft oder 23,47 % ihres Nominalwertes entsprechen. Im Vergleich zu den vom Staat geleisteten Zuschüssen stellt er eine Verzinsung von 14,31 % dar.

Aus den Rückstellungen der Kapitalrechnung von 5,7 Millionen Pes. ist auf jede Aktie ein Betrag von 10 Pes. verteilt worden, so daß als Vortrag aufs neue Jahr 563 000 Pes. übernommen werden konnten.

Der Fehlbetrag von 24,4 Millionen Pes., der mit 9,4 Millionen aus dem Berichtsjahr und mit 15 Millionen aus den Jahren 1931 und 1933 stammt, muß nach der Gesellschaftssatzung vom Staat ausgeglichen werden.

Die Andalusischen Bahnen konnten ebenfalls ihren Geschäftsabschluß gegenüber dem Vorjahr günstiger gestalten, indem sie eine Einnahme von 53,2 Millionen Pes. erreichten und die Ausgaben unter Beschränkung auf das unerläßlich Notwendige um über 3 Millionen auf 54,7 Millionen Pes. senkten. Dadurch wurde eine Verbesserung der Betriebszahl auf 102,9 gegen 110,6 im Jahre 1933 erreicht. Unter Einbeziehung der Kapitallasten betrug der Gesamtfehlbetrag rund 12 Millionen Peseten.

Der Staatszuschuß für Ergänzungen und Ausbau bestehender Einrichtungen sowie für Fahrzeugbeschaffung betrug 4,3 Millionen Pes.

Die dem Staat durch Abgaben und Leistungen zugeflossenen Beträge beliefen sich auf 8,3 Millionen Pes. oder 15,61 % der Einnahmen.

Für die Pflichtversicherung der Reisenden wurden ¾ Millionen Peseten abgeführt.

Die Bilanz schließt mit 619,6 Millionen Pes. auf beiden Seiten ab.

Aufschlußreich ist eine Gegenüberstellung der jährlichen Einnahmen und Ausgaben seit 1880, wo die Betriebslänge 742 km gegen 1646 km im Berichtsjahr betrug. Während die Einnahmen von 11 auf 53 Millionen Pes. oder um das 4,8fache gestiegen sind, schnellten die Ausgaben von 4,7 auf 54,7 Millionen Pes., also auf das 11,6fache empor. Noch deutlicher zeigt sich die ungünstige Entwicklung in den kilometrischen Ergebnissen, bei denen die Einnahmen von 15 000 auf 32 000 Pes., um das Doppelte, und die Ausgaben von 6 400 auf 33 240 um das 5,2fache je Kilometer angewachsen sind.

Die Westbahn konnte ihren Betriebsabschluß durch Senkung des Fehlbetrags von 6,9 Millionen Pes. im Jahre 1933 auf 5,1 Millionen Peseten im Berichtsjahr um 1,8 Millionen Pes. verbessern. Die Betriebszahl sank von 108,2 auf 102,9. Die Betriebseinnahmen und -ausgaben halten sich mit 42,27 und 42,43 Millionen Pes. nahezu die Waage. Der Gesamtfehlbetrag erfährt aber seinen starken Auftrieb durch die 3,7 Millionen Pes. Kapitallasten und durch einen Zuschuß der Gesellschaft von über 1 Million Pes. zur Pensionskasse.

Bei allen Verkehrseinnahmen zeigt sich eine Besserung, die gegenüber 1933 insgesamt 1,7 Millionen Pes. ausmacht. Damit erzielte der Verkehr über 39 Millionen Pes., von denen 10½ Millionen auf den Personen-, 4 Millionen auf den Eilgut- und 24½ Millionen auf den Güterverkehr entfallen.

Der Staatszuschuß für Verbesserungen der Anlagen und Beschaffung von Fahrzeugen betrug 9,2 Millionen Pes. gegenüber 19,6 Millionen Pes. im Vorjahr. Der gesamte bis Ende 1934 gewährte Zuschuß erreichte damit nahezu 248 Millionen Pes. Die Abgaben an den Staat beliefen sich auf 6,7 Millionen Peseten.

Verkehr.

Im Juli 1934 ist ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten erschienen, der für in- und ausländische Zeitungsschriftsteller eine 60prozentige Fahrpreisermäßigung sowie Freifahrt 3. Klasse für solche Schülerkolonien vorsieht, die vom Staat unterstützt werden.

Im Jahre 1933 haben Nordbahn und MZA-Bahn ein gemeinsames Büro zur Behandlung der Fragen einer Anpassung von Schiene und Straße geschaffen, um die Wirkungen des zunehmenden Wettbewerbs durch den Kraftwagen soweit als möglich abzuschwächen.

Zunächst wurde bei den Staatsbehörden erreicht, daß Anträge auf Bewilligung von Betriebsrechten neuer Kraftwagenlinien zweiter Ordnung in der Schwebe blieben. Eine Verordnung vom Juli 1934 ermächtigte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, nach vorheriger Benachrichtigung des gleichzeitig neu geschaffenen Ausschusses für Verkehrsanpassung (Comisión de Coordinación de Transportes), Betriebsrechte für Linien 1. Ordnung erteilen zu können, wobei die Möglichkeit besteht, Linien 2. Ordnung, die ganz oder zum Teil unter die Betriebsrechte 1. Ordnung fallen, aufzuheben. Der Ausschuß für Verkehrsanpassung ist beratendes Organ bei der Generaldirektion für Eisenbahnen, Straßenbahnen und Straßenverkehr. Zu seinen Vertretern gehören auch zwei Mitglieder des Allgemeinen Eisenbahnverkehrsverbandes (Asociación General de Transportes por Vía Ferréa).

Zur Unterdrückung des wilden Kraftwagenverkehrs hat der Finanzminister strengere Aufsicht über unversteuerte oder nicht zugelassene Wagen angerodnet, die sich für Staatseinnahmen und Eisenbahngesellschaften günstig auswirken wird.

Im Dezember 1934 ist eine Gesellschaft „Vereinigter Kraftomnibus- und Eisenbahnverkehr" gegründet worden, die den Gedanken des Gemeinschaftsverkehrs vorwärts treiben soll, und der auch die Nordbahn und die MZA-Bahn angehören. Die Gesellschaft wird die den beiden Bahnen bewilligten Betriebsrechte für Kraftwagenlinien ausüben, um einen angemessenen Ertrag zu erzielen. Sie soll auch darüber wachen, daß ungesetzlicher Wettbewerb vermieden wird, sowie prüfen, in welchen Fällen Züge, die einen Verlustbetrieb darstellen, fortfallen können. Bis zum Berichtsdatum hatte die MZA-Bahn 13 Betriebsrechte mit einer Länge der genehmigten Linien von 1600 km zugestanden erhalten.

Besondere Aufmerksamkeit ist der mißbräuchlichen Benutzung der Abteile zur Mitführung von Lasten, die nicht als Handgepäck anzusehen sind, geschenkt worden. Durch die Nichtabfertigung von Waren als Fracht- oder Expreßgut sind den Bahnen erhebliche Einnahmeausfälle entstanden, und man fordert strengere gesetzliche Bestimmungen in dieser Beziehung.

Die Zahl der beförderten Personen auf den Strecken der M Z A-B a h n erfuhr mit 27 Millionen gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 1,7 Millionen oder von 5,96 %, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit rund 74,5 Millionen Pes. nur 2,06 % niedriger lagen[1].

[1] Wegen statistischer Einzelangaben vgl. die seit 1925 jährlich erscheinende Internationale Eisenbahnstatistik des Internationalen Eisenbahnverbandes.

Obwohl der Rückgang in der Benutzung der 1. Klasse nur ein Zehntel des Rückgangs in der 3. Klasse betrug, war der Geldausfall bei der 1. Klasse achtmal so groß. Die Gründe für diesen Verkehrsrückgang sind nicht nur in der in Spanien herrschenden Wirtschaftskrise und den Auswirkungen der Oktoberrevolution 1934, sondern auch im Kraftwagenwettbewerb zu suchen, ohne daß die einzelnen Einflüsse sich ziffernmäßig belegen lassen.

Der Eil- und Expreßgutverkehr hat bei einer leichten Hebung des Gepäck- und Hundeverkehrs mit 24,6 Millionen Pes. Einnahmen im Berichtsjahr gegenüber 24,8 Millionen im Vorjahr eine Einbuße von etwas mehr als ½ % erfahren. Auch im Frachtgutverkehr, der im Vergleich zu 1933 für 1934 mit einer um 1,4 Millionen Pes. geringeren Einnahme abschließt, hat sich der Wettbewerb bemerkbar gemacht.

Wenn die Einwirkungen beim Güterverkehr mit einem Frachtaufkommen von 10 Millionen beförderten Tonnen auf der Einnahmeseite nicht so schwer in die Erscheinung treten, so schreibt die Gesellschaft dies ihren ständigen Bemühungen zur Abschwächung der Auswirkungen des Kraftverkehrs zu, wobei sie vor allem ihr Bestreben nach Anpassung hervorkehrt. Aber auch auf den Gebieten der Verbesserung der Verkehrsbedienung und der Verkehrsbeschleunigung ist alles getan worden, um ein Abwandern auf den Kraftwagen zu verhüten. Die Einrichtung von 41 neuen Güterannahme- und -ausgabestellen dient einer weiteren Verkehrserleichterung. Vier solcher Hilfsgüterstellen befinden sich zur Bedienung des Haus-Haus-Verkehrs in verschiedenen Stadtteilen von Madrid.

Durch Schaffung neuer Schnelltriebwagenverbindungen hofft man einen großen Teil des abgewanderten Personenverkehrs der Schiene wieder zuzuführen. Einlegung von Verwaltungssonderzügen bei besonderen Anlässen, Auflegen von Sonntagsrückfahrkarten für Madrid und andere große Städte, Schaffung von Schlafwagenplätzen 2. Klasse (bislang nur 1. Klasse), Mitführung von Büffetwagen und einer besonderen 3. Klasse auf den Strecken von Badajoz und Alicante, alles das sind Maßnahmen, die eine Verkehrsbelebung für die Bahn erhoffen lassen. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich neue Schnellzugrückfahrkarten mit 34 % Ermäßigung, die für fast alle Züge mit wahlweiser Benutzung über verschiedene Verkehrswege gelten. Seit ihrer Einführung am 1. Juli 1934 sind trotz der Oktoberunruhen rund 250 000 derartige Fahrkarten ausgegeben worden.

Ein besonderer Landwirtschaftstarif ermöglicht den Haus-Haus-Versand kleiner Mengen Obst und Gemüse als Eil- oder Frachtgut unmittelbar vom Erzeuger zum Verbraucher.

Die Nordbahn, die ebenfalls unter der allgemeinen Wirtschaftskrise litt, konnte die nachteiligen Wirkungen infolge Verkehrszuwachses durch gute Ernteergebnisse in allen landwirtschaftlichen Zweigen sowie Besserung der allgemeinen sozialen Lage stark abschwächen, bis die Oktoberunruhen einen nicht wieder wettzumachenden Rückschlag mit sich brachten.

Die 15prozentige Tariferhöhung hat keine merkliche Verkehrseinschränkung verursacht, was insofern verständlich ist, als alle Preise der Rohstoffe, Fertigfabrikate und Verbrauchswaren schon lange vorher Preiserhöhungen erfahren hatten, und nur die Eisenbahntarife hierin noch nicht gefolgt waren.

Infolge der Wirtschaftskrisis hat sich die Abwanderung der Reisenden aus der 1. und 2. Klasse in die 3. Klasse unter bevorzugter Ausnutzung von Fahrpreisermäßigungen verschärft fortgesetzt.

Der Gesamtverkehr wies 20 Millionen beförderte Personen und 12 Millionen beförderte Tonnen auf.

Bei den Andalusischen Bahnen gingen Personenverkehr und Eilgutverkehr um je 3¼ Millionen Pes. zurück, während der Frachtverkehr 2 Millionen Pes. Mehrertrag brachte. Dabei war der Expreßgut- und Fischverkehr rückläufig und der Dünger-, Erz-, Öl-, Getreide- und Rübenverkehr zunehmend. Hierbei waren, abgesehen von der Tariferhöhung, für den Dünger- und Rübenverkehr die landwirtschaftliche Erschließung weiteren Geländes und für den Ölverkehr der ungewöhnlich gute Olivenertrag ausschlaggebend, der eine Verbilligung des Öles und damit eine stärkere Nachfrage auf dem Markt mit sich brachte. Dem Erzverkehr kamen die erhöhten Aufträge der Auslandsmärkte zugute. Auffallend ist eine Senkung der Einnahmen um über 300 000 Pes. aus der Beförderung von Weinen, Apfelsinen und Zitronen, wobei die Beschränkung der Ausfuhr wesentlichen Einfluß hatte.

Befördert wurden insgesamt 4 Millionen Personen und 2,8 Millionen Tonnen.

Der Verkehr auf der Westbahn zeigte eine Belebung, die sich neben dem finanziellen Gewinn auch in der Zahl der Personenkilometer ausdrückt, die von 219 Millionen im Jahre 1933 auf 227 Millionen im Berichtsjahr gestiegen ist.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 4¾ Millionen und die der beförderten Tonnen rund 2 Millionen.

Betrieb.

Auf Grund einer Kgl. Verordnung von 1928 wurden die Eisenbahngesellschaften ermächtigt, unter gewissen Voraussetzungen die Bewachung der Wegeübergänge in Schienenhöhe aufzuheben. Die Vorschläge der MZA-Bahn in dieser Beziehung wurden von der Generaldirektion für Eisenbahnen, Straßenbahnen und Straßenverkehr im Juli 1934 genehmigt; ihre Durchführung wird wesentliche Ersparnisse bei den Betriebsausgaben ermöglichen, die besonders infolge Einführung des Achtstundentages für dieses Personal stark angewachsen waren. Wegen einiger Unfälle bei anderen Bahnen wurden die begonnenen Arbeiten zwar auf Grund eines Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom September 1934 eingestellt und die aufgehobenen Bewachungen wieder eingesetzt. Die Aufsichtsbehörde verlangte eine neue Klasseneinteilung der Wegeübergänge, die beschleunigt aufgestellt und im März 1935 genehmigt wurde. Daraufhin wurde dann mit der Aufhebung der Bewachung an bestimmten Wegeübergängen wieder begonnen. Nach der neuen Regelung wird aber die Bewachung nicht in dem ursprünglich vorgesehenen Maße eingeschränkt werden.

Bei der M Z A - B a h n wurden 1934 rund 700 000 Lokomotivkilometer weniger gefahren als im Jahre 1933, wodurch der Kohlenverbrauch von 742 000 auf 735 000 t gesunken ist. Der Einheitsverbrauch bei den Lokomotiven ist von 73,8 Gramm je tkm und 17,9 kg je Lokomotivkm im Jahre 1933 auf 76,3 g je tkm und 18,06 kg je Lokomotivkm gestiegen. Die in den letzten Jahren beobachtete Steigerung des Einheitsverbrauchs hat ihre Ursache in der Vermehrung der Halte bei den schnellfahrenden Zügen, der Doppelbemannung auf Grund der Erfordernisse des Betriebs, wodurch die Lokomotiven nicht mehr so sorgsam gepflegt werden, den langen Fristen zwischen den Lokomotivausbesserungen und der Einholung der Zugverspätungen durch den Zugdienst.

Die der Bahn gehörenden Zechen von La Reunión blieben von wesentlichen Störungen frei. Die Kohlenförderung im Berichtsjahr lag über 11 000 t höher als im Vorjahr und erreichte über 175 000 t.

Die N o r d b a h n hat, wie auch die MZA-Bahn, im Berichtsjahr mit der Umstellung des Zugbetriebs auf Triebwagenverkehr begonnen, um die durch diese Betriebsart erhoffte bessere Verkehrsbedienung und Senkung der Betriebsausgaben dem wirtschaftlichen Ertrag der Verwaltung nutzbar zu machen. So ist auf der Schmalspurstrecke Tudela—Tarazona die gesamte Personenbeförderung auf Triebwagenverkehr umgestellt worden.

Eine außerordentliche Betriebsverbesserung mit wirtschaftlichem Erfolg bildet die Gemeinschaftsbenutzung des Fahrzeugparks der MZA-Bahn und der Nordbahn.

Personal.

Infolge der schlechten wirtschaftlichen Entwicklung der MZA-Bahn in den letzten Jahren mußten die üblichen Beförderungen von Bediensteten am 1. Januar und 1. Juli jeden Jahres, die bereits seit Juli 1933 nicht mehr möglich waren, auch für den 1. Januar 1935 weiterhin gesperrt bleiben. Die Gesellschaft bedauert diese Entwicklung und versucht, den Ertrag zu heben, um hier für die Bediensteten unter deren tatkräftiger Mitarbeit wieder zu dem wünschenswerten Normalzustand zurückkehren zu können.

Den Sozialmaßnahmen ist im Berichtsjahr besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Streitigkeiten zwischen den Bezirksarbeitsinspektoren und den Beamten der Staatskommissariate über Fragen des Höchststundentages, des Urlaubs, Überstunden usw., die sich oft sogar bis zu einer Beeinträchtigung einer guten Betriebsabwicklung auswirkten, wurden durch eine ergänzende Verordnung über die Zuständigkeiten der beiden Aufsichtsbehörden gegenstandslos gemacht.

Die Neuordnung über die Arbeitsunfallversicherung, die im April 1933 in Kraft getreten ist, hat sich dahin ausgewirkt, daß die MZA-Bahn für Unfälle und Todesfälle rund 740 000 Pes. aufwenden mußte, d. i. über 3½mal soviel als nach der alten Gesetzgebung. Im Juni 1934 bestimmte der Arbeitsminister ergänzend, daß die bestehende Ordnung allgemein und ohne Rücksicht auf das Unternehmen für alle Werkstättenbediensteten gelte, sofern deren tägliche Vergütung 15 Pes. nicht übersteigt. Diese Verordnung bedeutet eine neue Belastung der Gesellschaft.

Im Dezember 1934 unterbreitete der Kriegsminister den Cortes den Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnregiments, wodurch dessen Anpassung an die dringenden Erfordernisse der ihm gestellten Aufgaben geregelt wird. Hierzu gehört vor allem die Mobilmachung der Angehörigen des Regiments derart, daß der Eisenbahnbetrieb auch in Ausnahmefällen unbedingt gesichert bleibt. Das Gesetz, das im März 1935 verkündet wurde, sieht noch die Schaffung eines zweiten Eisenbahnregiments vor.

Die Nordbahn-Gesellschaft zahlt seit 1873 Ruhegehälter sowie Witwen- und Waisengelder. Der alljährlich steigende Aufwand hierfür ist bedingt durch die Steigerung der Gehälter sowie der Kopfzahl des Personals infolge Verminderung der Arbeitszeit. Am Schluß des Geschäftsjahres bestanden 9375 Pensionsansprüche.

Besondere Aufmerksamkeit schenkte die Gesellschaft dem Gesundheitswesen des Personals, wodurch erreicht wurde, daß die Zahl der Krankheitstage von über 350 000 im Jahre 1933 auf unter 300 000 im Berichtsjahr sank. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch den Fortfall der sonst häufigen Grippeerkrankungen im Frühjahr.

Seit 1879 besteht eine Wohlfahrtskasse, die bis Ende 1912 aus Gehalts- und Lohnabgaben von ½ und 1 % gespeist wurde. Seit 1913 hat die Gesellschaft die Leistungen auf ihren Fonds übernommen, ohne das Personal dagegen irgendwie zu belasten. Im Berichtsjahr wurden rund 2 Millionen Pes. Unterstützungen, 400 000 Pes. als Beihilfen für kinderreiche Familien und 170 000 Pes. für Unterrichtszwecke zur Fortbildung des Personals gezahlt.

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung für das Personal war die Schaffung eines Wirtschaftsdienstes zur Versorgung mit Lebensmitteln und Dingen des täglichen Bedarfs, nachdem die Konsumvereine auf Verfügung des Arbeits- und Wohlfahrtsministers im Jahre 1933 aufgehoben worden waren. Der Wirtschaftsdienst, der unabhängig von allen anderen Dienstzweigen der Bahn ist, bietet dem Personal die gleichen Vergünstigungen wie die früheren Konsumvereine. Der Wert für das Personal läßt sich ziffernmäßig schwer belegen. Die gesamten Wohlfahrtsaufwendungen betragen über 13 Millionen Pes. und sind um 850 000 Pes. höher als im Vorjahr. Im Jahre 1925 machten diese Aufwendungen insgesamt nur 6½ Millionen Peseten aus.

Die Westbahn schuf am 1. Oktober 1933 eine Pensionskasse, zu der die Verwaltung satzungsgemäß einen Zuschuß von 5 % der Personalbezüge beisteuern muß.

Für besondere Zulagen an das Personal wurden im Berichtsjahr 1,8 Millionen Pes. aufgewendet.

Die Westbahn hat für ihr Personal einen ähnlichen Wirtschaftsdienst geschaffen wie die Nordbahn. Der Zuschuß zur Kleiderkasse betrug über 126 000 Peseten.

Fahrzeuge.

Nachdem die Lokomotivfabriken ihre Beschäftigung in beunruhigender Weise eingeschränkt hatten, wurde vom Staat, den Eisenbahngesellschaften und den Fabriken im September 1933 ein Ausschuß gebildet, der ein Lokomotivbeschaffungsprogramm für einen Normalbetrieb der spanischen Eisenbahnen unter Berücksichtigung anderer neuzeitlicher Zugförderungsmittel aufstellte. Hiernach wurde die Beschaffung von 150 Lokomotiven für die vier Gesellschaften vorgesehen. 60 davon entfielen auf die MZA-Bahn, weitere 40 auf die Nordbahn und je 25 auf die Andalusischen Bahnen und die Westbahn. Es wurde eine Zahlungsfrist von sechs Jahren bei einer jährlichen Höchstleistung von 10 Millionen Peseten zugestanden. Hierbei wurden die Zuschüsse, die der Staat den Eisenbahngesellschaften für Verbesserung und Anlagezuwachs zahlt, berücksichtigt.

Der bei der MZA-Bahn im Jahre 1933 begonnene Bau von 8 Triebwagen und 3 Beiwagen wurde fortgesetzt mit dem Ziel der Inbetriebnahme im Frühling 1936. Um die Versuche mit verschiedenen Triebwagengattungen möglichst weitgehend zu gestalten, ist auf Grund von Erfahrungen im Ausland eine Bestellung auf vier kleine Triebwagen mit Renault-Dieselmotoren von 110 PS und einem Fassungsvermögen von 40—45 Plätzen vergeben worden. Die Wagen sollen im Frühjahr 1936 auf Streckenabschnitten mit schwachem Verkehr den Betrieb aufnehmen. Dem Beispiel des Auslandes folgend, sollen noch weitere Triebwagen angeschafft werden, sofern die angestellten Versuche dies rechtfertigen. Zur Finanzierung der Triebwagenbeschaffungen ist im Einvernehmen mit den Großbanken ein besonderes Institut gegründet worden. Die Eisenbahngesellschaften bilden auf Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Nationale Triebwagengesellschaft (Compañía Nacional de Automotores), die unter Zugrundelegung der beschafften Triebwagen anteilig für die einzelnen Bahnverwaltungen die Zins- und Tilgungsbeträge an das Institut abführt. Die Gelder sollen aus den Ersparnissen infolge der neuen Betriebsart fließen, wobei angenommen wird, daß die Kosten für den Zugkilometer beim Triebwagenbetrieb einschließlich Zins- und Tilgungsquote niedriger sind als die beim Dampfbetrieb.

Ein „Amt für die Vereinheitlichung der Eisenbahnfahrzeuge", dem außer den vier Gesellschaften auch die Central de Aragón-Bahn angehört, hat viel für die Normung der Fahrzeuge getan.

Bei der Nordbahn-Gesellschaft wurden für Fahrzeugbeschaffung 3½ Millionen Pes. ausgegeben, die fast ausnahmslos aus der Eisenbahnstaatskasse gedeckt wurden.

Bei den Andalusischen Bahnen wurden im Jahre 1934 keine Fahrzeuge beschafft.

Der Fahrzeugbestand der Westbahn erhielt im Berichtsjahr einen Zugang von 5 Lokomotiven, 125 G-Wagen und 370 O-Wagen, während eine über doppelt so große Zahl von Fahrzeugen im Dezember 1934 noch im Bau war.

Bauwesen.

Bei der MZA-Bahn schweben zwei Bauvorhaben für Verbindungsbahnen, das eine in Barcelona und das andere in Madrid. In Barcelona laufen die Arbeiten für die Enteignung der Gelände, die für den Bau des Verbindungszweiges zwischen den Bahnhöfen San Andrés und Moncada notwendig sind, sowie die Bauarbeiten an dem Tunnel, der den Nordbahnhof mit San Andrés verbinden soll. Die in Madrid beschleunigt begonnenen Arbeiten kommen jedoch nur langsam vorwärts.

Der doppelgleisige Ausbau der Strecke zwischen Albacete und Chinchilla[1] ist vollendet und der Betrieb auf ihr aufgenommen worden. Für die zweigleisige Strecke Montmelo—Empalme ist der erforderliche Grunderwerb bei Fortführung der Planungsarbeiten weiter betrieben worden. Bei der doppelgleisigen Strecke von Gerona nach Llansa sind die Erweiterungsarbeiten und die Ausmauerung des Tunnels von Canellas beendet worden.

Eine Gleiserneuerung hat im Berichtsjahr auf keiner der Strecken stattgefunden.

Auf der Strecke Madrid—Ciudad Real wurden die Arbeiten für die Umgestaltung der Linienführung angefangen, um die Gabelung bei Torrubia zu beseitigen. Ferner wurde mit dem Landerwerb für den Bau der neuen Verbindungsbahn zwischen Moncada-Abzweigung und Kilometer 115 der Strecke Barcelona—Granollers begonnen.

Im Rahmen der Bahnhofs- und Stellwerksanlagen sind nennenswerte Bauvorhaben nicht zu verzeichnen.

Die Nordbahn hat auf Grund mehrjähriger Untersuchungen über eine Elektrisierung der Strecken von Madrid nach Avila und nach Segovia jetzt die öffentlichen Zuschüsse angenommen, um dieses Bauvorhaben in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren durchzuführen.

[1] Vgl. die Übersichtskarte auf Seite 164.

Von weiteren Bauarbeiten sind erwähnenswert: der Ausbau der zweigleisigen Strecken von Avila nach Medina sowie von Jatiba nach Valencia, sowie Erneuerung zahlreicher Brücken und Über- und Unterführungen.

Bei den Andalusischen Bahnen lagen im Berichtsjahr nennenswerte Bauvorhaben nicht vor. Erwähnenswert ist ein Antrag der Verwaltung, die Durchführung des doppelgleisigen Ausbaues der Strecke Sevilla—Utrera (Strecke von Sevilla nach Don Rodrigo) wegen der durchaus ungewissen Verkehrsentwicklung aufzuschieben.

Das umfangreichste Bauvorhaben weist die Westbahn mit dem Neubau der 508 km langen Strecke von Zamorra nach Santiago und Coruña sowie Abzweigung nach Betanzos[1] auf. Die anderen Arbeiten, unter denen die zahlreichen Brückenbauten und Erweiterungen von Bahnhofsanlagen erheblichen Raum einnehmen, gehen über den üblichen Rahmen nicht hinaus. *Pausin*

[1] Vgl. die Übersichtskarte auf Seite 164.

Die Hilfs- und Pensionskasse der japanischen Reichsbahnverwaltung.

Von

Kassinossuke Okada,

Oberregierungsrat a. D. bei der Abteilung für die Wohlfahrtspflege im Ministerium für das Eisenbahnwesen.

I. Teil. Die Einrichtung der Hilfs- und Pensionskasse.

I. Die geschichtliche Entwicklung.

Bei der japanischen Reichsbahnverwaltung wurde im Mai 1907 durch die Kaiserl. Verordnung über die sog. Unterstützungsgenossenschaft (abgekürzt: UG) für die Bediensteten eine hilfskassenartige Genossenschaft errichtet, eine Verwaltungsmaßnahme im Interesse der Angestellten und Arbeiter. Sie ist nicht eine juristische Person, sondern ein besonderes öffentlich-rechtliches Organ, ein Neuling der modernen Zeit. Das Personal dieser Genossenschaft ist Personal der Reichsbahnverwaltung. Am 22. April 1922 erfolgte zuerst in Japan die allgemeine Krankenversicherungsgesetzgebung, die UG blieb aber daneben bestehen wie früher. Mit der Einrichtung der UG beabsichtigte man nach dem Vorbild des deutschen Zwangsversicherungswesens als Vorgängerin einer damals in Japan kaum bekannten Unfall- und Altersversicherung erstmalig im japanischen Arbeitsleben im Bereich der Reichsbahn auf der Grundlage des Versicherungszwangs die wirtschaftlichen Interessen und die Wohlfahrt der gesamten Bahnbediensteten im Wege der Selbsthilfe zu fördern. Seit dem April 1916 wurde durch Hinzufügung der Krankenversorgung ihr versicherungsartiges Tätigkeitsfeld erweitert und dann seit Mai 1918 durch Einführung der Arbeiterpension noch weiter vergrößert. Diese Rentenversicherung spielte aber seitdem die Hauptrolle der UG, so daß sich die bisherige einfache Hilfskasse nunmehr zu einer Hilfs- und Pensionskasse (abgekürzt: HP) verwandeln mußte. Jedenfalls ist es ein

vorzügliches Verdienst der UG, daß sie als Vorgängerin der allgemeinen japanischen Sozialversicherung aufgetreten ist. Der Verfasser war selbst bei der Gestaltung der Hilfskasse mit tätig. So ist die UG im engeren Sinne mit der HP identisch geworden. Die HP muß daher gewissermaßen als ein Teil der UG betrachtet werden. Mit der Zeit aber hatte die UG immer mehr zu tun. Sie errichtete eine konsumgenossenschaftliche Abteilung und eine Spar- und Darlehnskasse. Daher soll die UG im weiteren Sinne auch alle diese Zweige umfassen. Im übrigen ist sie daneben verpflichtet, seit dem Dezember 1926 als Durchführungsorgan der gesetzlichen Sozialversicherung auch die Geschäfte der allgemeinen gesetzlichen Krankenversicherung zu besorgen. Während einer Zeit von über ¼ Jahrhundert genoß die UG eine sehr erfreuliche Entwicklung. Sowohl im Umfang der modernen Wohlfahrtspflege zugunsten der Mitglieder, als auch in ihrer langen geschichtlichen Entwicklung steht die HP keiner von den gleichartigen Einrichtungen in Japan nach.

II. Die Einrichtung.

A. Mitgliedschaft.

Man teilt die Mitglieder der UG bzw. HP in zwei Gruppen A und B ein. Zur Gruppe A gehören zuerst die Hilfsbeamten, die sich in der Mittelklasse zwischen Beamten und Angestellten befinden und als Bahngehilfen bezeichnet sind, dann diejenigen Bahnbediensteten, die als Betriebspersonal im weiteren Sinn im Gegensatz zum Verwaltungspersonal entweder der Angestelltenklasse oder dem Arbeiterstand angehören und mit dem Eintritt in die Arbeitsstelle ohne weiteres zwangsweise zur Mitgliedschaft verpflichtet sind. Zur Gruppe B gehören alle diejenigen Bediensteten, die nicht zum Betriebspersonal im obengenannten Sinne gehören oder dem Beamtenstand zuzurechnen sind und freiwillig die Mitgliedschaft erwerben, oder solche Mitglieder, die schon zu der Gruppe A gehörten und, nachdem sie zu Beamten ernannt sind oder aus dem Betriebsdienst ausgeschieden sind, die Fortsetzung der Mitgliedschaft beantragt haben.

B. Beiträge der Mitglieder und der Reichszuschuß.

Der monatlich einzuzahlende und zwangsweise aus dem Arbeitsverdienst einzubehaltende Betrag beträgt für jedes Mitglied der Gruppe A 7,7 % des Arbeitsverdienstes, für ein Mitglied der Gruppe B 12,7 %. Wer der Gruppe B wenigstens fünf Jahre angehört hat oder bei der Gruppe B die Mitgliedschaft fortsetzt und sich weiter versichert, kann unter den

obengenannten Prozenten auswählen. Falls und solange ein Mitglied in Kriegszeit oder in sonstigen außergewöhnlichen ernsten Zeiten zu Diensten der Landesverteidigung einberufen oder unter die Gewalt des Militärs oder der Marine gestellt ist, wird es von der Beitragspflicht befreit. Für die Mitglieder der Gruppe A wird eine Unterstützung von der Reichskasse an die HP monatlich in einer Höhe von 5 % des betreffenden Arbeitsverdienstes gewährt. Die HP bekommt somit aus den Beiträgen und dem Reichszuschuß insgesamt 12,7 % des Arbeitsverdienstes. Die Leistungen der HP werden von diesen Einnahmen bestritten.

C. Die Leistungen.

Leistungen erfolgen an die Unfallbeschädigten als Entschädigung für die Unfallfolgen, ferner an die Invaliden sowie auch in den Krankheitsfällen, dann bei Dienstentlassung, beim Tode des Kassenmitglieds an die Hinterbliebenen und endlich bei Unglücksfällen ausschließlich des Betriebsunfalls. Die Leistungen können einmalig oder dauernd sein.

a) Leistung aus Betriebsunfall.

Falls ein Mitglied durch Betriebsunfall verletzt wird oder wenn bei Erkrankung ein Zusammenhang mit einem solchen vorliegt und in beiden Fällen Invalidität eintritt, ist dem Betreffenden außer der Krankenhilfe noch eine Entschädigung je nach der Größe des erlittenen Schadens zu gewähren. Die Schwerbeschädigten erhalten eine lebenslängliche Rente, die auch in den ernsten mit Unfall zusammenhängenden Erkrankungsfällen beansprucht werden kann, während in leichten Fällen eine Abfindung stattfindet. Im ersteren Falle wird die Unfallfolge dem Grade nach in zwei Klassen eingeteilt, indem eine lebenslängliche Rente, deren jährliche Höhe mindestens dem Arbeitsverdienst von vier oder neun Monaten gleichkommt, gewährt wird. Die dritte sowie die vierte Klasse kommt bei leichter Invalidität infolge eines Unfalls oder einer Erkrankung in Frage. Hier wird stets eine Abfindung gezahlt. Ihre Höhe liegt zwischen dem 40tägigen und dem anderthalbjährigen Arbeitsverdienst. Falls ein Kassenmitglied bei der Arbeit zwar durch Unfall verletzt oder erkrankt war, aber noch keine Leistung für den Betriebsunfall fordern konnte und nachher dieselbe Unfallfolge aufs neue eintritt oder falls bei einem Mitglied, das schon durch Unfall eine Leistung erhalten hatte, dieselbe Unfallfolge einschließlich der Krankheit erneut eintritt und außerdem noch ein Grund zur Beanspruchung einer ihm günstigeren Leistung vorliegt, wird eine vorschriftsmäßige Entschädigung oder der über die frühere Leistung hinausgehende Rest gewährt. Falls sich die obengenannte Ursache innerhalb eines Jahrs

nach dem Austritt des Mitglieds zeigt, kommen die gleichen Vorschriften zur Anwendung. Wer wegen Unfallfolgen in der zweiten oder dritten Klasse abgefunden ist, aber irgendeine organische Beschädigung zurückbehalten hat, kann nach dem geltenden Recht die Dauerrente im Jahresbetrag von 120 Y (Yen) für die zweite Klasse, bzw. 84 Y für die dritte Klasse beanspruchen.

b) Leistung an Invaliden.

Es wird unterschieden die Invalidenrente und die Abfindung für sogenannte „Krankheiten besonderer Art" (Berufskrankheit). Man bezweckt dadurch, den durch außerordentliche Verletzung oder Erkrankung Entlassenen eine Entschädigung zu gewähren. Es wird eine lebenslängliche Invalidenrente in einer Höhe des Arbeitsverdienstes von vier bis sieben Monaten geleistet. Voraussetzung ist zehnjährige Mitgliedschaft und der Verlust eines oder mehrerer Glieder bzw. der Gebrauchsfähigkeit eines Glieds oder dauernde Invalidität durch Berufskrankheit und Entlassung aus den genannten Gründen. Ein Kassenmitglied, das nach einjähriger Mitgliedschaft an Lungentuberkulose oder nach dreijähriger Mitgliedschaft an gewissen Berufskrankheiten erkrankt und wegen Arbeitsunfähigkeit entlassen werden muß, wird abgefunden, wobei sich die Höhe der sogenannten einmaligen Entschädigung nach der Dauer der Mitgliedschaft und der Dienstzeit richtet.

c) Leistung bei Erkrankung.

Bei Erkrankung unterscheidet man die Unterstützung zur Heilpflege, das Hausgeld und die Wochenhilfe. An die nicht durch Betriebsunfall Verletzten und an die nicht in Ausübung ihres Berufs Erkrankten wird die Hälfte bzw. 70 % der erforderlichen Heilkosten als Unterstützung gewährt. Dem Mitglied, das wegen einer Krankheit heilpflegebedürftig und daher überhaupt erwerbsunfähig wird, ist für 180 Tage innerhalb eines Geschäftsjahrs das Hausgeld in Höhe der Hälfte des Lohns oder Gehalts vom fünften Tage der Erwerbsunfähigkeit an zu gewähren. Beim Wochengeld ist der gleiche Betrag für die Zeit von zusammen sechs Wochen vor und nach der Entbindung zu leisten.

d) Leistung bei Entlassung.

Es gibt hier zwei Arten der Leistung, nämlich die Entlassungsrente und die Abfindung. Im ersteren Falle wird, wenn man mindestens 20 Jahre ununterbrochen Mitglied war und dann aus der HP ausscheidet, dem Betreffenden ein Viertel eines Jahresverdienstes als Rente lebens-

lang gewährt. Falls das Mitglied jedoch zur Zeit des Austritts schon das 40. Lebensjahr überschritten hat, so erhält es ein Drittel des Jahresarbeitsverdienstes als lebenslängliche Rente. Nach 20 Jahren Mitgliedschaft ist für jedes Jahr 1 % des letzten Verdienstes hinzuzurechnen. Die Abfindung erhält das Mitglied, wenn es nach 6 Monaten seit dem Eintreten ohne Empfang der obengenannten Rente aus der HP austritt. Für die Höhe gilt, daß für je 6 Monate eine Summe, die dem Arbeitsverdienst von 10 Tagen gleichkommt, auszuzahlen ist. Dem Mitglied, das freiwillig aus dem Dienst geschieden ist, werden 80 % des regelmäßigen Betrages gewährt.

e) Leistung an Hinterbliebene.

Die Leistung an Hinterbliebene besteht aus Hinterbliebenenrente, Abfindung und Sterbegeld. Die Rente ist nur dann zu gewähren, wenn ein Mitglied durch Betriebsunfall verletzt ist oder in Zusammenhang mit einem Unfall erkrankt und daran gestorben ist. Ihre Höhe richtet sich einerseits nach der Länge seiner Mitgliedschaft und anderseits nach der Höhe seines Arbeitsverdienstes. Die Rente beträgt eine Summe, die zwischen dem vier- und fünfmonatlichen Diensteinkommen nach dem letzten Arbeitsverdienst des Verstorbenen liegt. Die Reihenfolge der Empfangsberechtigten ist folgende: Ehegatten, Kinder, Eltern und endlich Großeltern. Sterbegeld wird beim Tode eines Mitglieds an den Hinterbliebenen gezahlt, der die Bestattung besorgt hat, oder aber, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, einem Dritten, der die Beerdigung besorgte. Steht der Tod im Zusammenhang mit einem Unfall und ist er als dessen Folge zu betrachten, so wird in einer Höhe entschädigt, die dem Lohn oder Gehalt für drei Monate gleichsteht. Ist aber die Todesursache nicht im öffentlichen Dienst zu suchen, so wird in Höhe eines Drittels des regelmäßigen Betrags entschädigt.

f) Leistung bei Unglücksfällen im gewöhnlichen Leben.

Wenn ein Mitglied einen Unglücksfall bei Überschwemmung, Brand, Erdbeben usw. erlitten hat und dabei kein Betriebsunfall vorliegt, so wird ihm als Beisteuer eine Entschädigung gewährt, die dem Lohn oder Gehalt für 2 Monate entspricht.

D. Die gesetzliche Leistung.

Die HP ist außerdem Durchführungsorgan der allgemeinen Sozialversicherung und hat deren Geschäfte vertretend zu besorgen. Die allgemeine Sozialversicherung ist in Japan einfach die sog. Gesundheits-

versicherung im Sinne der deutschen Krankenversicherung; sie steht dem Hilfskassenwesen der Reichsbahnverwaltung an Bedeutung weit nach.

Die HP führt als Vertreterin der gesetzlichen Versicherung die betreffende Regelleistung aus. Die einzelnen Bediensteten der Reichsbahnverwaltung sind zwangsweise versichert. Man teilt diese Versicherungspflichtigen im allgemeinen in drei Arten ein, nämlich 1. die Mitglieder der Gruppe A (aber hier ist der Umfang erheblich beschränkt), 2. die Zeitarbeiter und 3. die Weiterversicherten. Im ersteren Falle ist der monatliche Betrag 0,6 %, im zweiten Falle, also bei den für kürzere Zeit eingestellten Arbeitern, 1 % und im letzten Falle 3 % des Monatsverdienstes. Die HP bekommt dabei eine Unterstützung, und zwar im ersteren Fall 1 % und im zweiten 1,2 % des Gesamtarbeitsverdienstes von Zwangsversicherten.

Bei der sogenannten Gesundheitsleistung nach den Vorschriften der allgemeinen Sozialversicherung werden die zwangsversicherten Mitglieder der HP nach der sogenannten Gesundheitsversicherung, deren Bezeichnung nach englischem Muster geregelt ist, in den Fällen von Unfall, Krankheit, Entbindung oder Tod durch folgende Leistungen entschädigt: 1. Heilverfahren, 2. Unfall- und Krankengeld, 3. Entbindungskosten, 4. Wochengeld, und endlich 5. Erstattung der Beerdigungskosten.

1. Heilverfahren.

Falls ein Versicherter durch Unfall verletzt ist, wird das Heilverfahren in einer der Bahnheilanstalten, Bahnheilstätten, in einem Krankenhaus oder bei einem Kassenarzt durchgeführt. In besonderen Fällen kann ein anderer Arzt zur Hilfe gerufen werden. Ist der Leistungsgrund in einem späteren Falle ein und derselbe, so darf sich die Leistungsdauer im ganzen nicht über 180 Tage erstrecken.

2. Unfall- und Krankengeld.

Falls der Erwerbsunfähige der Heilpflege bedürftig ist, wird ihm die Krankenhilfe vom vierten Tage der Erwerbsunfähigkeit an geleistet. Bei ein und demselben Leistungsgrund sind 180 Tage höchste Dauer der gesetzlichen Leistung. Falls der Versicherte aber durch Erwerbsunfähigkeit gar keinen Lohn erhält, werden 60 % desselben entschädigt. Bekommt er aber einen Teil des Lohnes, so wird, falls er weniger als 60 % des Lohns erhält, der Fehlbetrag entschädigt. Bei Aufnahme in eine Heilanstalt oder Heilstätte wird das Unfall- und Krankengeld folgendermaßen gekürzt (bei den Versicherten der Gruppe A höchstens bis zur Hälfte des Arbeitsverdienstes):

Ist der Versicherte für keine Person unterhaltspflichtig, erhält er 20 % des Lohns.
Ist er für höchstens 2 Personen unterhaltspflichtig, so erhält er $^4/_{10}$ des Lohns.
Ist er für 3 und mehr Personen unterhaltspflichtig, so erhält er $^6/_{10}$ des Lohns als Unfall- und Krankengeld.

3. Entbindungskosten.

Wer vor der Entbindung schon 90 Tage Mitglied der HP war, erhält Entbindungskosten in Höhe von 20 Y. Ist ein Mitglied nötigenfalls in eine Entbindungsanstalt aufgenommen oder ist ihm daheim Geburtshilfe gewährt, wird dieser Betrag um 10 Y verkürzt.

4. Wochengeld.

Wer im letzten Jahr vor der Entbindung mehr als 180 Tage Mitglied war und durch die Entbindung erwerbsunfähig wird, erhält eine Entschädigung für insgesamt 70 Tage, und zwar 28 Tage vor und 42 Tage nach der Entbindung. Die Höhe des Wochengelds beträgt 60 % des Arbeitslohns. Erhält das Mitglied einen Teil des Lohns und liegt dieser Betrag unter den 60 %, so wird der Unterschied gezahlt. Findet die Aufnahme in eine Entbindungsanstalt statt, so wird das Wochengeld um soviel verkürzt, wie es bei Unfall- und Krankengeld der Fall ist.

E. Erstattung der Beerdigungskosten.

Beim Tode eines Mitglieds wird dem Hinterbliebenen, der seine Beerdigung besorgte, Sterbegeld, d. h. eine Entschädigung für die Beerdigungskosten in Höhe des 30tägigen Lohns des Verstorbenen gewährt, mindestens 30 Y. Gibt es keinen Hinterbliebenen, so tritt an seine Stelle diejenige Person, die die Begräbnisfeier veranstaltet hat. In diesem Falle ist ein entsprechender Betrag innerhalb der genannten Grenze als Sterbegeld zu leisten.

F. Berufskrankheiten.

Im Juli 1922 wurde durch Erlaß des Ministers für Eisenbahnwesen bestimmt, daß nunmehr für bestimmte Berufstätige gewisse Berufskrankheiten als Grund einer Invalidität zu betrachten sind. An den Erkrankten soll dafür eine Entschädigung entweder als Invalidenrente bei mindestens zehnjähriger Mitgliedschaft oder aber als besonderes Krankengeld bei mindestens einjähriger Mitgliedschaft geleistet werden, wie es vorher erörtert ist.

Gruppen der Berufstätigen:	Arten der Berufskrankheiten:
1. Begleit- u. Beförderungspersonal:	Neurasthenie in hohem Grade.
2. Dampfmaschinenpersonal:	Chronische Ohren-, Nasen- und Kehlkopfkrankheit.
3. Heizer auf der Maschine:	Kohlenlunge, Sehorganstörung in hohem Grade.
4. Kohlenbehandler:	Kohlenlunge.
5. Kesselschmied:	Schwerhörigkeit.
6. Schmied:	Schwerhörigkeit, Sehorganstörung in hohem Grade.
7. Telegraphisten:	Chronische Krankheit der Atmungsorgane. Nervenschwäche in hohem Grade.
8. Die Bediensteten auf der Fernsprechstelle:	Nervenschwäche in hohem Grade.
9. Die Schiffsmannschaft:	Beriberi.
10. Die Bediensteten bei der Bahndruckerei:	Chronische Krankheit der Atmungsorgane.
11. Krankenpfleger:	Chronische Krankheit der Atmungsorgane.
12. Personal zur Führung der Geschäfts- und Rechnungsbücher:	Chronische Krankheit der Atmungsorgane.

Bemerkung: Jede gegenüberstehende Berufskrankheit ist bei der betreffenden Gruppe der Berufstätigen als besonders gefährlich betrachtet.

II. Teil. Betriebsergebnis der Hilfs- und Pensionskasse (HP) im Rechnungsjahr 1933/34.

I. Allgemeines.

Die geschichtliche Entwicklung und die Einrichtung der HP im Wege der Selbsthilfe und das Verhältnis der HP zu UG sind im Teil I eingehend behandelt. Hier soll nur das Betriebsergebnis der HP in letzter Zeit erörtert werden. Die Mitgliederzahl der HP betrug Ende März 1934: 183 376. Neu eingetreten sind im Berichtsjahr 11 332, ausgetreten: 9823 (einschließlich der Todesfälle 1070). Nach den gesetzlichen Vorschriften für die allgemeine Krankenversicherung waren am Ende des Rechnungsjahrs 1933/34 im ganzen 21 469 Bedienstete der Reichsbahn zwangsweise versichert. Die Gesamteinnahmen der Kasse, bestehend aus der Unterstützung der Reichskasse, d. h. aus dem Betrage der Bahnverwaltung sowohl als Arbeitgeber als auch als Unternehmer, dann aus den Beiträgen der Mitglieder, den Zinsen, den

milden Gaben und sonstigen verschiedenen Einnahmen usw. betrugen insgesamt 22 353 618 Yen (abgekürzt: Y). Die Gesamtausgaben, bestehend aus den Leistungen für Unfälle, Invalidität, Krankheit und Dienstentlassung, sowie aus der Leistung an Hinterbliebene, ferner aus der Entschädigung für Unglücksfälle ausschließlich der Betriebsunfälle und endlich aus der Leistung der allgemeinen normalen Sozialversicherung betrugen zusammen 9 105 904 Y bei 392 465 Fällen und außerdem noch aus verschiedenen Ausgaben 189 750 Y, insgesamt also 9 295 654 Y. Die Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben ergibt einen Überschuß von 13 057 964 Y. Wenn man diesen Überschuß nach Abrechnung der noch nicht zur Auszahlung gelangten fälligen Leistungen und andere Ausgaben in Höhe von 389 433 Y dem Übertrag aus dem Vorjahr in Höhe von 137 279 710 Y hinzurechnet, so ergibt sich als Gesamtvermögen der UG Ende März 1934 ein Gesamtbetrag von 150 405 174 Y. Die Gesamtzahl der Empfänger von Unfall-, Invaliden-, Ruhestand- und Hinterbliebenenrenten seit dem April 1918 war Ende März 1934: 29 274 und der Gesamtbetrag dieser Renten: 7 627 776 Y, d. h. durchschnittlich für einen Empfänger 260,56 Y. Die im Rechnungsjahr 1933 urkundlich anerkannten Rentenberechtigten waren im ganzen 5448 und deren Renten zusammen 1 763 076 Y, d. h. 323,62 Y im Durchschnitt.

Die Nebenbetriebe der UG sind in drei Gruppen eingeteilt: Einkaufs-, Darlehns- und Sparkassenabteilungen. Das Vermögen der Einkaufsabteilung betrug am Jahresende (März 1934) 4 397 355 Y. Der gesamte Wert der in diesem Jahre an die Konsumenten gelieferten Waren erreichte 31 457 337 Y, d. h. 156,08 Y für einen Bediensteten im Durchschnitt, was im Vergleich zum Vorjahr im Gesamtwert 1 457 681 Y mehr und im durchschnittlichen Verkaufspreise 5,22 Y mehr war. Im Berichtsjahr betrugen die Einnahmen 1 622 967 Y und die Ausgaben 1 229 468 Y, also die Überschüsse 393 499 Y. Zur Zeit bestehen in verschiedenen Orten 55 Zweiganstalten und 170 Verteilungsstellen.

Bei der Darlehnsabteilung beträgt die Zahl der Darlehnsnehmer 4807 mit dem Gesamtbetrag von 429 075 Y und durchschnittlich für einen 89,26 Y; im Vergleich zum Vorjahr 572 Personen und 62 848 Y Darlehn mehr, also durchschnittlich um 2,78 Y mehr. Die Gesamteinnahmen waren 13 111 Y und die Gesamtausgaben 10 612 Y. Die Ergebnisse der Sparkasse waren nach dem Stande des Berichtsjahrs folgende:

Anzahl der Sparer: 115 724 (1328 mehr als im Vorjahr).

Eingezahlte Sparsumme: 42 961 001 Y (950 325 Y mehr gegen Vorjahr), durchschnittlich 371,24 Y (4 Y mehr gegen Vorjahr).

Gesamteinnahmen: 2 672 334 Y gegen Gesamtausgaben: 2 280 504 Y, also Überschuß: 391 830 Y.

II. Die Mitglieder der HP.

1. Der gegenwärtige Mitgliederbestand.

Ende März 1934 betrug die Gesamtzahl der Mitglieder 183 376 bei einer Gesamtzahl von 201 538 Bediensteten bei der Reichsbahnverwaltung. Die Verhältniszahl ist daher 91 %. In diesem Jahre sind neu eingetreten 1509, d. h. 0,8 % des Mitgliederstandes am Ende des Vorjahres.

Einteilung der Mitglieder in die vorgeschriebenen Gruppen sowie nach dem Lebens- und Dienstalter in den Hauptdienstzweigen.

A. Es gehören:
zur Gruppe A: 176 976, zur Gruppe B: 6400, zusammen: 183 376.

B. Lebensalter (Ende März 1934):

Alter	14–19	20–29	30–39	40–49	50–59	60 und darüber	zusammen
Mitgliederzahl	3 254	63 861	73 991	33 143	8 939	188	183 376

C. Durchschnittliches Lebens- bzw. Dienstalter nach den Arbeitsstätten:

Auf den Bahnhöfen	bei den Betriebswerken	Bahnerhaltung	Werkstätte	Schiffsbesatzung	sonst
32,3 (11,4)	33,3 (12,0)	35,8 (10,9)	37,4 (13,6)	36,6 (11,0)	32,4 (9,5)

Gesamtdurchschnitt: 33,5 (11,3).

Die Zahlen in Klammern zeigen das Dienstalter.

D. Übersicht über das Dienstalter:

Dienstalter:	Bis 5 Jahre	bis 10 J.	bis 15 J.	bis 20 J.	bis 25 J.	bis 30 J.	bis 40 J.	insgesamt
Mitgliederzahl:	27 967	62 122	53 202	24 994	9 897	4 346	848	183 376

2. Ein- und Austritt der Mitglieder.

Neu eingetreten sind 11 302 Mitglieder, zum Betriebspersonal versetzt 20, freiwillige Mitglieder 10, insgesamt: 11 332 Mitglieder. Ausgeschieden sind durch Tod 1070. Ferner sind freiwillig ausgetreten: 2155, nicht freiwillig ausgetreten: 6598, zusammen: 9823 Mitglieder.

Einen Anspruch auf Abfindung haben nicht alle Ausgetretenen, sondern unter den freiwillig Ausgetretenen nur 523 und unter den nicht freiwilligen 4387. Von diesen Abgefundenen mußten 1376 wegen Krankheit austreten, darunter 647 wegen Erkrankung des Nervensystems (darunter Neurasthenie 608), 470 wegen Infektionskrankheiten (darunter

Lungentuberkulose 438), 93 wegen Erkrankung der Atmungsorgane (darunter Brustfellentzündung 69 Fälle) und 61 wegen Erkrankung der Verdauungsorgane (darunter Magen- und Darmkatarrh 40).

3. Tod der Mitglieder.

Im Berichtsjahr starben 1070 Mitglieder (gegen 1047 im Vorjahr). Davon 831 an Krankheiten, 213 durch Unfälle und 26 durch Selbstmord. Die Arten der tödlichen Krankheiten zeigt folgende Übersicht:

Es starben an:

1.	Infektionskrankheiten	344
2.	Nervöse Krankheiten	106
3.	Krankheiten der Zirkulationsorgane	79
4.	Krankheiten an Atmungsorganen	105
5.	Krankheiten an Verdauungsorganen	110
6.	Stoffwechselkrankheiten	1
7.	Harnbeschwerde u. Krankheiten der Geschlechtsorgane	34
8.	Krankheiten von Haut- und Bewegungsorganen	4
9.	Krankheiten am Gehörorgan	3
10.	Neubildung	27
11.	Vergiftung	3
12.	Sonstiges	15
	zusammen	831

Unter den tödlichen Krankheiten nehmen die tuberkulosen die erste Stelle ein (220 Fälle, d. h. 26,5 %), dann kommt Lungenentzündung mit 74 Fällen, d. h. 8,0 %, ferner Gehirnschlag mit 54 Fällen, d. h. 6,5 %, Bauchfellentzündung mit 43 Fällen, d. h. 5,2 % und endlich der Herzschlag mit 40 Fällen, d. h. 4,9 %.

Eine Übersicht über die Todesfälle durch Unfall geben folgende Zahlen:

Es starben durch Betriebsunfall beim Bahnhofspersonal 64 (38,3 %), beim Personal in Betriebswerken 13 (7,8 %), beim Bahnerhaltungspersonal 53 (31,7 %), beim Werkstättenpersonal 4 (2,4 %), bei der Schiffsbesatzung 1 (0,6 %), beim sonstigen Personal 32 (19,2 %), insgesamt 167 (100 %).

Durch andere als Betriebsunfälle starben in den genannten Gruppen: 8 (17,4 %), 11 (23,9 %), 11 (23,9 %), 1 (2,2 %), 2 (4,3 %), 13 (28,3 %) bzw. 46 (100 %).

Das Dienstalter der gestorbenen Mitglieder zeigt im Durchschnitt $11^2/_3$ Jahre, das durchschnittliche Lebensalter 35 Jahre.

III. Aktiv- und Passivvermögen.

Der Vermögensstand der UG am Ende des Berichtsjahrs ist aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

A. Aktivvermögen.

		Y
1.	Barbestand	3 759,63
2.	Laufendes Bankdepositum	4 577 851,02
3.	Wertpapiere	143 320 894,48
4.	Kapital für Einkaufs-Abteilung	702 969,40
5.	Kapital für Darlehns-Abteilung	274 804,10
6.	Guthaben im Konto der Postsparkasse durch Giroverkehr	295 639,45
7.	Noch nicht verbuchte Gelder	75 862,23
8.	Von der Reichskasse einzuzahlende Unterstützung	1 106 263,56
9.	Einzuzahlende Zinsen aus dem Bankdepositum	2 611,52
10.	Einzuzahlende Zinsen aus dem Guthaben in der Postsparkasse durch Giroverkehr	1 723,20
11.	Noch nicht eingezahlte Zinsen aus den Mitteln der Einkaufsabteilung	39 031,29
12.	Noch nicht eingezahlte Zinsen aus den Mitteln der Darlehnsabteilung	3 764,43
	zusammen	150 405 174,31

B. Passivvermögen.

		Y
1.	Obligatorischer Reservefonds	148 408 354,53
2.	Reservefonds für die Leistungen der Krankenversicherung	110 421,28
3.	Auszuzahlende Leistungen	455 615,51
4.	Rückständige Zahlung	1 318,37
5.	Überschuß	1 429 464,62
	zusammen	150 405 174,31

Bezüglich der Wertpapiere ist ihr Abschätzungswert mit Zinseszinsen angenommen. Was über Nennwert eingekauft war, ist nur nach dem Nennwert angenommen. Alle unter Nr. 8—12 in der Zusammenstellung für Aktivvermögen angegebenen Beträge sind bis zum Ende des Berichtsjahrs noch nicht einkassiert.

IV. Die Verwaltung des Vermögens.

Das Gesamtvermögen der HP am Ende des Rechnungsjahrs 1933 beträgt, wie oben gesagt, 150 405 174 Yen. Es ist folgendermaßen angelegt:

		Y
1.	Barbestand	3 759,63
2.	Laufendes Bankdepositum (bei fünf Banken)	4 577 851,02
3.	Wertpapiere	143 320 894,48

Diese Papiere sind außer in zwei Fällen, nämlich außer einer Stadtanleihe (95 000 Y) und einem Schuldschein der Hypothekenbank (80 000 Y), alle in Schuld-

briefen der Reichskasse und in Reichsanleihen angelegt. Die übrigen Posten sind aus der Übersicht für Aktivvermögen zu ersehen.

Die Gesamteinnahmen der HP:

	Y
1. Reichsunterstützung, d. h. Beitrag der Reichsbahnverwaltung als Unternehmer bzw. Arbeitgeber	5 653 005,23
2. Beiträge der Mitglieder	9 273 040,23
3. Zinsen aus dem Fonds und den verschiedenen Mitteln	7 347 491,85
4. Gewinn bei Gelegenheit der Tilgung von Wertpapieren	20 781,79
5. Allerlei milde Gaben	300,50
6. Verschiedene sonstige Einnahmen	58 998,52
Insgesamt	22 353 618,12

Die Gesamtausgaben der HP:

	Y
I. Die Leistungsgründe:	
1. Betriebsunfall	418 748,42
2. Invalidität	588 268,50
3. Erkrankung	580 942,03
4. Entlassung	5 062 711,05
5. Leistung an Hinterbliebene	2 021 498,38
6. Unglücksfälle außer Betriebsunfall	54 100,20
7. Sozialversicherung, und zwar sog. Gesundheitsversicherung (Krankenversicherung im Sinne der Deutschen RVO.)	379 635,63
II. Verlust an Wertpapieren	169 490,26
III. Rückzahlung	1 768,67
IV. Verschiedenes	18 491,23
zusammen	9 295 654,47

V. Rechnungsabschluß.

Die Bilanz erhält man, wenn in der vorstehenden Übersicht für die Einnahmen noch der Übertrag aus dem Vorjahr (136 890 276,78 Y) sowie die zurückgelegte Summe zur Sicherstellung für die Leistung der Krankenversicherung (110 421,28 Y) und zuletzt der Reservefonds (148 408 354,53 Y) hinzugefügt wird. Man bekommt dann an Gesamteinnahmen 159 243 894,90 Y gegen Gesamtausgaben von 157 814 430,28 Y, also einen Überschuß von 1 429 464,62 Y, der auf das nächste Jahr übertragen wird. Die oben genannte Übertragung aus dem Vorjahr in Höhe von 136 890 276,78 Y besteht aus drei verschiedenen Teilen, nämlich der Übertragung aus dem Vorjahr als Reservefonds mit 135 983 763,19 Y, dem zurückgelegten Stammgeld zur Sicherstellung der gesetzlichen Leistungen der Krankenversicherung mit 92 496,62 Y und dem vorjährigen Überschuß in Höhe von 814 016,97 Y.

III. Teil. Nebenbetriebe der Unterstützungsgenossenschaft.

A. Einkaufs-Abteilung.

Diese Abteilung ist im September 1918 als eine der Nebenunternehmungen der UG eingerichtet. Ihr Zweck ist im wesentlichen die Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse der Mitglieder der UG. Sie verfolgt also die Geschäfte eines Konsumvereins. Im Ministerium für Eisenbahnwesen befindet sich die Hauptverwaltung dieser Abteilung, bei jeder Direktion eine Lokalverwaltung und außerdem noch bei jeder Inspektion und Werkstätte sowie bei jedem erforderlichen Bezirk eine Zweiganstalt. Die erforderlichen Mittel für den Betrieb stammen aus dem Kapitaldeckungsfonds und sind mit 6 % verzinst. Die Tarife für alle von der Einkaufsabteilung aufgegebenen Güter sind auf der Reichsbahn um 80 % ermäßigt.

B. Darlehnskassen-Abteilung.

Diese Einrichtung hat im September 1919 als eine der Nebenunternehmungen der UG ihren Betrieb eröffnet und bezweckt, falls ein Mitglied oder dessen Familienangehörige durch Krankheit, Tod oder durch andere Unglücksfälle in Not gerät, dem Notleidenden zur Linderung der materiellen Not ein Darlehn mit niedrigen Zinsen zu gewähren. Der Schuldner hat in der Regel das Darlehn innerhalb eines Jahres in Monatsraten zurückzuzahlen. Der Zinsfuß beträgt 6 % für das Jahr.

C. Die Sparkassen-Abteilung.

Die Sparkassen-Abteilung bezweckt die Förderung des Sparsinns und die Erleichterung einer Vermögensbildung, um dadurch die Sicherstellung der Bediensteten zu fördern und zugleich auch eine gesunde Gesinnung unter den Bahnbediensteten herbeizuführen. Sie ist im Juli 1921 als die jüngste der Nebenunternehmungen der UG errichtet. Ihre Betriebseröffnung fand im Oktober bei Gelegenheit des 50jährigen Jubiläums der Eröffnung des Reichsbahnbetriebs statt.

Kleine Mitteilungen.

Die Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahnen. Die erste Eisenbahn Deutschlands, von Nürnberg nach Fürth, war am 7. Dezember 1835 eröffnet worden. Zur Erinnerung hieran veranstaltete am 7./8. Dezember 1935 die Deutsche Reichsbahn in Nürnberg eine Jahrhundertfeier, an der die deutsche Regierung — an ihrer Spitze der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler —, Vertreter der Behörden und der Wirtschaft, zahlreiche Eisenbahner und als Gäste der Reichsbahn 150 Vertreter fast aller europäischen sowie einiger asiatischer und afrikanischer Eisenbahnen teilnahmen.

Bei dem großen Festakt am 8. Dezember in Nürnberg würdigte der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, die ungeheure Entwicklung, die im Laufe dieser hundert Jahre die Eisenbahnen genommen haben. Eine Fahrzeugparade zeigte im Anschluß an den Festakt neben Fahrzeugen der ersten Zeit eine große Zahl neuester Lokomotiven, Wagen, Triebwagen und Kraftfahrzeuge der Reichsbahn. Sie gab ein eindruckvolles Bild von dem technischen Fortschritt und Erfindergeist und von den Leistungen der Industrie. Seine Ansprache bei dem Festakt schloß Generaldirektor Dorpmüller mit folgenden Worten: „Wir gehen wohlausgerüstet in das zweite Jahrhundert der Dampflokomotive hinein. So wollen wir wie bisher nach unseren Kräften Volk und Regierung die schweren finanziellen Lasten tragen helfen; wir wollen eine große Arbeitsstätte bleiben für hunderttausende unserer Volksgenossen; wir wollen unsere Volkswirtschaft mit Milliardenaufträgen befruchten. Dem Volk aber wollen wir billige Frachten für seine lebenswichtigen Güter erhalten. Das sei das Gelöbnis an unserem heutigen Ehrentag."

Der Reichsverkehrsminister Freiherr v. Eltz-Rübenach sprach über die Bedeutung, die dem Werden und Wachsen der Eisenbahnen in Deutschland für den nationalen Zusammenschluß des Volkes zukommt. „In Deutschland ist die Geschichte der Eisenbahnen mit der politischen Geschichte unseres Volkes und Vaterlandes besonders eng verknüpft. Durch die Eisenbahnen hat der nationale Gedanke in Deutschland eine mächtige Förderung erfahren. Die deutschen Eisenbahnen haben, je mehr sie sich zu einem ganz Deutschland umfassenden Netz verdichteten, die deutsche Einheit vorbereitet." Der Reichsgründung 1871 und dem ver-

geblichen Versuch Bismarcks, die Staatsbahnen aller deutschen Bundesstaaten in der Hand des Reiches zu vereinigen, folgte Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre die Übernahme der preußischen Privatbahnen in den Besitz des Staates. „Die Staatseisenbahnen Preußens und der übrigen deutschen Länder haben Großes geleistet, Größeres noch hätten sie leisten können als einheitlich geleitete Reichsanstalt." Nach der einheitlichen Führung des Betriebes aller deutschen Eisenbahnen unter militärischer Leitung im Weltkrieg „fühlte das deutsche Volk instinktiv, daß die deutschen Eisenbahnen nicht wieder in eine Anzahl selbständiger Ländereisenbahnen auseinanderfallen durften. Es ist ein lichter Punkt in der Verfassung von Weimar, daß sie, diesem Volksempfinden folgend, die Schaffung einer großen deutschen Reichsbahn vorsah. Aber das Werk von Weimar trug auch in diesem Punkt die Merkmale demokratisch-parlamentarisch-partikularistischer Kompromißlösung. Statt daß man damals die Eisenbahnen bedingungslos auf das Reich übertrug, ging die Reichsbahn aus den Verhandlungen des Jahres 1920 zwischen Reich und Ländern mit allerlei Ländervorbehalten belastet hervor, die ihre freie Entfaltung hemmten. Erst die nationalsozialistische Regierung hat durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung mit diesen Überbleibseln aus einer überwundenen Epoche aufgeräumt."

Diesen Ansprachen des Generaldirektors und des Reichsverkehrsministers folgte eine Rede, in der der Führer und Reichskanzler die politische Bedeutung der Deutschen Reichsbahn behandelte. Er ging davon aus, daß — ganz gleich, was auch die modernen Erfindungen an neuen Verkehrsmitteln geschaffen haben — die Bedeutung der Reichsbahn als Träger des Massentransportes sich erhalten werde. „Der Kraftwagen ist ein individuelles Transportmittel. Das Flugzeug ist das schnellere Transportmittel. Das unbedingt sichere Massentransportmittel ist und bleibt für absehbare Zeit nach wie vor die Eisenbahn. Wir können uns sehr wohl das heutige Leben vorstellen ohne Flugzeug und auch ohne Kraftwagen. Wir können uns das heutige Leben nicht vorstellen ohne Eisenbahn!" Das Eigenartige des Unternehmens der Deutschen Reichsbahn sei es, daß an der Spitze nicht die Frage des Gewinns, sondern die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses stehe. „Es würde ein unermeßlicher Rückschritt sein, wollten wir heute etwa den Gedanken vertreten, die Linien abzubauen, deren Rentabilität nicht gesichert ist. Das würde geradezu eine Rückkehr in schlimmste nurkapitalistische Auffassungen bedeuten. Es ist daher für die Zukunft unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, daß nicht etwa die Deutsche Reichsbahn ein Opfer anderer Verkehrseinrichtungen wird, die sich zunächst noch nicht diesen größeren Grundsatz einer sozialistischen Leistung für die Gesamtheit zu eigen gemacht haben und nicht zu eigen machen können; es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, daß in der Zukunft zwischen dem sozialistischen Unternehmen Reichsbahn und dem vorwärtsstürmenden Neuen unserer individuellen Verkehrsbefriedigung eine Synthese gefunden wird. Unter keinen Umständen darf jedoch der Träger unseres gewaltigen Gesamtverkehrs irgendwie zu Schaden kommen." Des weiteren sei die Reichsbahn der lebendige Beweis, daß

Bild: Scherl, Berlin

Stellvertr. Generaldir. Kleinmann | Der Führer | Generaldirektor Dr. Dorpmüller | Reichsverkehrsminister Frhr. v. Eltz-Rübenach | Reichsorganisationsleiter Dr. Ley | Reichspropagandaminister Dr. Goebbels

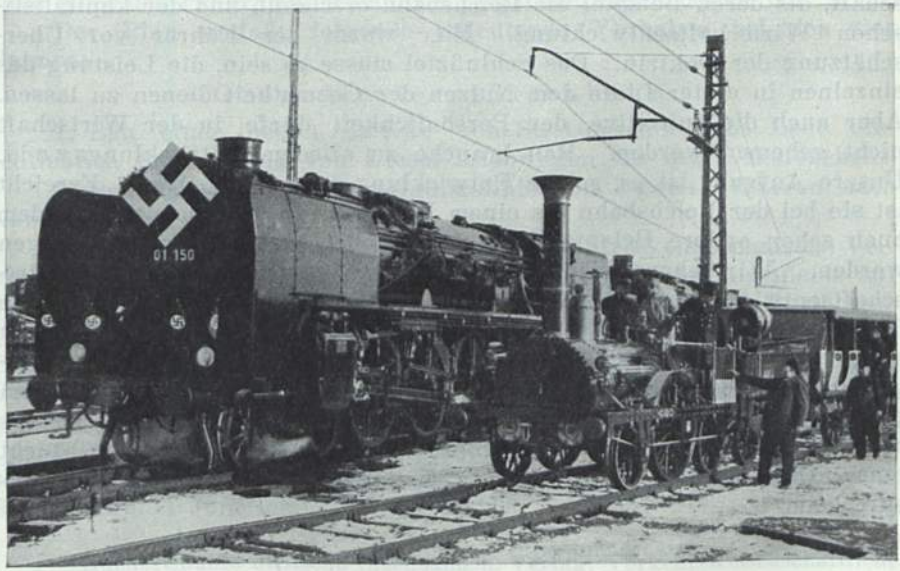


Bild: Presse Illustration Hoffmann, Berlin

Fahrzeugparade vor dem Führer auf dem Rangierbahnhof in Nürnberg

man sehr wohl ein Gemeinschaftsunternehmen führen könne ohne privatkapitalistische Tendenz und ohne privatkapitalistische Führung. Denn man dürfe nicht vergessen: Die Deutsche Reichsbahn sei das größte Wirtschaftsunternehmen, der größte Auftraggeber, den es überhaupt auf der Welt gibt. Endlich sei die Reichsbahn auch in der ganzen Art ihrer inneren Organisation ein durchaus sozialistisches Unternehmen, „das sich wesentlich aufbaut auf Dienstfreudigkeit". Es sei wichtig zu wissen, daß hier in heutiger Zeit ein großes Wirtschaftsunternehmen ohne privatkapitalistische Tendenzen bestehe.

Die Bedeutung dieser Führerrede geht weit über die Stunde der Jahrhundertfeier und weit über die Würdigung der technischen und wirtschaftlichen Leistungen der deutschen Eisenbahnen und im besonderen der Reichsbahn hinaus. Sie hat große allgemeine, wirtschaftspolitische Bedeutung. Im Grundsätzlichen wird sie sogar alle Eisenbahnen schlechthin interessieren.

Einmal ist bemerkenswert die Feststellung und Forderung, daß die ihrem inneren Wesen nach gemeinwirtschaftlich eingestellte große Verkehrsanstalt Reichsbahn ihre gemeinnützigen Ziele, den „Grundsatz einer sozialistischen Leistung für die Gesamtheit", nicht aufgeben darf. Gerade hierin wird eine Synthese der Verkehrsbefriedigung zwischen der Reichsbahn und den anderen Verkehrseinrichtungen gefordert, und zwar auf einer Linie, die die Reichsbahn nicht zu Schaden kommen läßt. Sodann befaßt sich die Rede des Führers mit dem Widerstreit, der mindestens scheinbar besteht zwischen der sozialistischen Gemeinschaft, als deren Beispiel die Reichsbahn erscheint, und der kapitalistischen Wirtschaftsentwicklung. Hier warnt der Führer vor Überschätzung der Doktrin. Das Schlußziel müsse es sein, die Leistung des einzelnen in erster Linie dem Nutzen der Gesamtheit dienen zu lassen. Aber auch die Initiative der Persönlichkeit dürfe in der Wirtschaft nicht gehemmt werden. Man brauche zu alledem Entwicklungszeit. Unsere Aufgabe ist es, solche Entwicklung anzustreben. Erreicht ist sie bei der Reichsbahn als einem Beispiel von großem Ausmaß, dem auch schon andere Beispiele zur Seite stehen und dem weitere folgen werden. „Wir sehen die unendlichen Erfolge der kapitalistischen Wirtschaftsentwicklung des vergangenen Jahrhunderts, aber wir haben in der Reichsbahn zugleich den durchschlagenden Beweis, daß es genau so gut möglich ist, ein Unternehmen auf einer anderen Basis mustergültig und beispielgebend aufzubauen. Und darin liegt ein unendlich großer Wert. Wir können daraus lernen und für die Zukunft daraus auf dem einen oder anderen Gebiet auch Folgerungen ziehen, nicht einer Doktrin wegen, sondern einer nüchternen Erkenntnis entsprechend."

* * *

Als eine Ehrengabe für ihre Gäste bei der Jahrhundertfeier und zugleich als ein Erinnerungswerk hat die Deutsche Reichsbahn Anfang

Dezember 1935 eine Jubiläumsschrift[1] herausgegeben. Es ist ein reich ausgestatteter Band von 543 Seiten im Format DIN A 4, der einen Überblick gibt ebenso über die Entwicklung wie über den heutigen Stand der deutschen Eisenbahntechnik und Eisenbahnverwaltung auf den verschiedensten Fachgebieten. Das „Archiv für Eisenbahnwesen" wird im nächsten Heft in einer besonderen Besprechung dies Werk, das seinen bleibenden Wert haben wird, noch näher würdigen. Hier sei nur ganz allgemein bemerkt, daß es sich um ein Buch handelt, das jeden, der es zur Hand nimmt, fesselt, eben weil es in verständlicher Darstellung und in vollendeter Form — mit reichem Bildmaterial — über unsere Deutsche Reichsbahn, die doch uns allen gehört, Aufklärung gibt.

Kittel.

Erneuerungsprogramm der englischen Eisenbahngesellschaften unter staatlicher Hilfe. Die britische Regierung hat mit den vier großen englischen Eisenbahngesellschaften ein Abkommen getroffen, das ein auf fünf Jahre bemessenes großes Erneuerungsprogramm der englischen Bahnen zum Gegenstand hat. Die hierfür vorgesehenen Gesamtkosten belaufen sich auf 30 Millionen Pfund, die mit staatlicher Hilfe flüssig gemacht werden sollen.

Soweit angängig, sollen alle in diesem Zusammenhang benötigten Anlagen, Maschinen, Baustoffe und Fertigfabrikate von einheimischen Märkten bezogen werden unter jeweiliger Heranziehung der örtlich zuständigen Firmen in den betroffenen Gebieten.

Neben dem Bau verbesserter Lokomotiven und Wagen für Fernzüge sieht das Programm erhebliche Elektrisierungsarbeiten vor.

Der Plan umfaßt folgende bedeutende Vorhaben bei den vier Bahnen:

Great Western-Eisenbahn.

1. Bau einer neuen Strecke von St. Germans nach Looe einschließlich Beschaffung von Diesel-Triebwagen für den Lokalverkehr.

2. Bau einer neuen Abzweigungslinie von Dawlish Warren nach Newton Abbot.

3. Doppelgleisiger Ausbau bestimmter Streckenabschnitte, Verlängerung von Bahnsteigen und Schaffung neuer Überholungsgleise auf den Nebenbahnen von Barnstaple, Minehead, Newquay und Porthcawl.

4. Erneuerung und Vergrößerung wichtiger Bahnhöfe, darunter Banbury, Exeter, Llanelly, Oxford, Paignton, Penzance, Plymouth (North Road) und Weymouth sowie kleinere Verbesserungen einschl. Schaffung von Überholungsgleisen auf zahlreichen Bahnhöfen des ganzen Netzes.

5. Ausbau von Verschiebebahnhöfen, Güterschuppen und Wagenschuppen in Brentford, Cannock Road, Hockley, Old Oak Common und Severn Tunnel Junction.

---

[1] Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 9, Voßstraße 6. Preis: 16,— RM.

6. Umbau bestimmter Strecken für die Verwendung stärkerer Lokomotiven.

7. Umbau von Personenwagen.

8. Erweiterung der selbsttätigen Zugbeeinflussung und Verbesserung der Signal-, Fernmelde- und Fernsprechanlagen.

London Midland and Scottish-Eisenbahn.

1. Elektrisierung von Teilen der Bahn auf der Halbinsel Wirral und Einrichtung von durchgehendem Personenverkehr zwischen dieser und der Mersey-Bahn zwischen Liverpool und New Brighton sowie Liverpool und West Kirby einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen und sonstigem Material.

2. Umstellung des Kraftwerks Stonebridge Park (Wembley) auf 50 Hertz Frequenz sowie Änderungen von Unterwerken.

3. Bau von 369 neuen Dampflokomotiven und 270 neuen Personenwagen.

4. Umbau des Kopfbahnhofs Euston.

5. Einbau von Leuchtsignalen zwischen Euston und Willesden Junction sowie in Birmingham, Crewe, Preston, Rugby, Stafford, Warrington und Wigan sowie Vermehrung der Blockabschnitte zwischen Crewe und Euston.

6. Verbesserung der Anlagen auf verschiedenen Personen- und Güterbahnhöfen.

London and North Eastern-Eisenbahn.

1. Elektrisierung der Strecke von Manchester nach Sheffield (einschl. Beschaffung der Fahrzeuge).

2. Verbesserungen auf folgenden Strecken:

Colchester—Clacton (einschl. Verlegung eines zweiten Gleises zwischen Thorpe-le Soken und Clacton).

Nebenbahn Felixstowe (einschl. Verlegung eines zweiten Gleises zwischen Westerfield und Felixstowe Town).

Shenfield Junction nach Southend und Ely nach Newmarket.

3. Bau von Überholungsgleisen an 10 Stellen zwischen Grantham und Doncaster (mit Leuchtsignalen zwischen Grantham und Barkston) sowie 4 Stellen zwischen Edinburgh und Berwick (mit Leuchtsignalen zwischen Prestonpans und Berwick).

4. Bau weiterer Abstellgleise in Edinburgh, Craigendoran und Cowlairs sowie Verbesserungen in Bathgate Junction und Broxburn.

5. Verbesserungen auf den Bahnhöfen in Doncaster und York einschl. Schaffung von Leuchtsignalen sowie bauliche Verbesserungen auf King's Cross-Bahnhof.

6. Bau von 43 neuen Dampflokomotiven und einer Reihe von Personenwagen sowie Umstellung von Gasbeleuchtung der Fahrzeuge auf elektrische Beleuchtung.

7. Leuchtsignale zwischen York und Darlington sowie in Newcastle-on-Tyne, Edinburgh (Ost) und Cowlairs.

8. Ausdehnung der Sicherheitsmaßnahmen durch Zugbeeinflussungseinrichtungen.

9. Weitere Anlagen für den Fischverkehr in Hull und Grimsby.

Southern-Eisenbahn.

1. Elektrisierung nachstehender Strecken einschl. Beschaffung der Fahrzeuge:

a) Hampton Court Junction nach Portsmouth über Woking und Guildford,
b) Woking nach Farnham,
c) Weybridge nach Staines,
d) Dorking nach Arundel Junction und West Worthing nach Havant einschl. der Abzweigungen nach Littlehampton und Bognor,
e) Sevenoaks nach Hastings über Turnbridge Wells,
f) Gravesend und Swanley Junction nach Chatham und Gillingham.
g) Strood nach Maidstone.

2. Bau eines Streckenabschnitts einer neuen Bahn von Motspur Park nach Leatherhead.

3. Umbau von Templecombe, Twickenham sowie anderer Bahnhöfe.

Pausin.

Die Eisenbahnen im englisch-ägyptischen Sudan[1]. Der italienisch-abessinische Krieg und die aus diesem entstehenden Besorgnisse Englands und Ägyptens um die Wahrung ihrer wichtigen Interessen an den auf abessinischem Gebiet gelegenen Zuflußgebieten des Nils lenken die Aufmerksamkeit auf das Eisenbahnnetz des englisch-ägyptischen Sudans und auf die sonstigen Verkehrswege, die vom Norden und Süden nach dem Sudan führen und durch die der Verkehr zwischen dem Sudan und Abessinien ermöglicht wird.

Die ägyptischen Eisenbahnen enden im Süden in Shellal. Von dort bis Wadi Halfa, der nördlichen Endstation der Sudanbahnen, wird die Verbindung durch die Schiffahrt auf dem Nil hergestellt, die sich in den Händen der Regierung des Sudans befindet. Die 927 km lange Bahn von Wadi Halfa nach Khartum ist von Lord Kitschener in den Jahren 1896—99 gebaut worden und war damals eine unerläßliche Vorbedingung für die militärischen Unternehmungen zur Unterdrückung des Mahdistenaufstandes. Auf der Teilstrecke Wadi Halfa—Abu Hamed umgeht sie das große Knie des Nils, der hier infolge von Katarakten nur teilweise fahrbar ist. Jetzt hat diese Bahn ihre große Bedeutung für den öffentlichen Verkehr zwischen Ägypten und dem Sudan, den sie vermittelt. Durch die Seitenbahn Abu Hamed—Kareima werden

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1929, S. 1435 u. f. „Die Eisenbahnen und die Nilschiffahrt im Sudan".

die hier vorhandenen Stromschnellen des Nils umgangen und es wird so die Verbindung mit dem schiffbaren Teil des Nils von Kareima bis Kerma hergestellt.

In den Jahren 1905—06 wurde von Atbara aus die 572 km lange Bahn nach dem englischen Hafen Port Sudan am Roten Meer gebaut. Diese Bahn durchschneidet die Nubische Wüste. Sie ist für den Außenhandel des Sudan von großer Bedeutung, da sie die Transportkosten für die aus den fruchtbaren Anbaugebieten des Nils kommenden Güter, besonders für Baumwolle und Ölfrüchte gegenüber dem Transportweg auf dem Nil über Ägypten, wo ein mehrmaliges Umladen der Güter nötig wird, erheblich verringert. Außerdem wird der Außenhandel des Sudan, der meist in englischen Händen liegt, bei der Leitung über Port Sudan von dem Transit über Ägypten und dem Umschlag in Alexandrien unabhängig.

Die von Khartum aus am linken Ufer des Blauen Nils nach Süden führende Bahn ist bis 1910 fertig geworden und 1912 nach Überschreitung des Weißen Nils bei Kasto nach El Obeid, der Hauptstadt der reichen Provinz Kordofan weitergeführt worden. Diese Bahn bedient den fruchtbarsten Teil des Sudans, der zwischen dem Weißen und Blauen Nil gelegen ist und der teils natürlich, teils durch den Staudamm bei Makwar bewässert wird. Hier liegt das eigentliche Baumwollgebiet des Sudans.

Im Jahre 1924 wurde die von der Strecke Atbara—Port Sudan abzweigende Bahn bis Kassala gebaut, die bis 1929 bis Makwar am Blauen Nil verlängert wurde, wo sie den Anschluß an die Bahn nach El Obeid aufnahm. Diese östliche Strecke der Sudanbahnen durchzieht ein Gebiet, das infolge ausreichender Niederschläge gut angebaut ist und örtliche Transporte gibt. Sie ist aber auch dazu bestimmt, einen Teil des Verkehrs aus den westlichen Provinzen Abessiniens an die Sudanbahnen heranzuziehen. Wichtige Plätze für den Umschlag zwischen dem Sudan und Abessinien sind der der Grenze am nächsten liegende Bahnhof Kassala und die Station Gedaref. Englische Handelsniederlassungen befinden sich in der abessinischen Stadt Gambella, die an dem schiffbaren Nebenfluß Sobat des Weißen Nils liegt und dadurch ganz mit ihrem Verkehr auf den Durchgang durch den Sudan hingewiesen wird. Da der Weiße Nil in seinem Oberlauf von Khartum aus bis Rejaf schiffbar gemacht worden ist, so lag ein Verkehrsbedürfnis zur Verlängerung der Sudanbahnen in der Richtung nach dem Süden nicht vor. Von Rejaf aus gehen jetzt gut unterhaltene Autostraßen nach Belgisch-Kongo hinein und durch Uganda bis an den Albert-See und den Viktoria-See, wo in Jinga der Anschluß an die Kenia- und Ugandabahnen erreicht wird. Wenn diese Autostraßen bisher auch nur eine Bedeutung für den Touristen- und sonstigen Schnellpersonenverkehr gehabt haben, so ist es auch klar, daß sie gleichwohl eine militärische Bedeutung gewinnen können, wenn England aus seinem ostafrikanischen Kolonialgebiet Truppentransporte nach dem Sudan durchführen will.

Die Kap-Kairobahn, die eine Zeitlang in den englischen Kolonialplänen für Afrika eine wichtige Rolle spielte und als deren nördliches Glied die ägyptischen und Sudanbahnen gedacht waren, kommt

heute im Zeitalter der Kraftwagen und der Flugzeuge nicht mehr in ernstliche Erwägung. Soweit in den afrikanischen Kolonien überhaupt noch Eisenbahnen gebaut werden, kommen nur noch solche in Frage, die die Güter aus dem Landesinnern auf kürzestem Wege den Meereshäfen zuführen können.

Inwieweit die Sudanbahnen im jetzigen italienisch-abessinischen Krieg bisher für militärische Zwecke benutzt worden sind, darüber liegen noch keine Mitteilungen vor. Daß sie aber bei der jetzigen Lage eine nicht unbedeutende militärische Bedeutung für die englisch-ägyptischen Interessen gewonnen haben, ist klar. Für den Aufmarsch größerer Truppenteile erscheint allerdings die Zahl der vorhandenen Lokomotiven (128) und Wagen (160 Personenwagen und 1788 Güterwagen) kaum ausreichend.

Die günstige wirtschaftliche Entwicklung, die der Sudan unter der englisch-ägyptischen Verwaltung genommen hat, ist besonders durch die ausgeführten künstlichen Bewässerungsanlagen bewirkt worden. Bei Makwar am Blauen Nil ist der Staudamm schon seit einigen Jahren in Betrieb und bei Gebel Aulia wird jetzt ein zweiter großer Staudamm im Weißen Nil gebaut. Die dadurch hervorgerufene gewaltige Steigerung der Bodenerzeugung hat naturgemäß eine günstige Wirkung auf den Verkehr der Sudanbahnen ausgeübt, deren Geschäftsabschlüsse fast ohne Schwankungen dauernd bessere Ergebnisse zeigen. Der Verwaltung der Sudanbahnen untersteht auch die Schiffahrt auf dem Nil und seinen Nebenflüssen und der Hafen in Port Sudan am Roten Meer, so daß das gesamte Transportwesen des Landes unter einer Verwaltung vereinigt ist.

Nach dem Geschäftsbericht der Sudanbahnen für das Jahr 1934 betrug die Gesamtlänge der Bahnen 3253 km. Auf dem Nil und seinen Nebenflüssen wurden Schiffahrtslinien in einer Länge von 3604 km betrieben. Bei 2 161 811 £ E. Einnahmen und 1 265 819 £ E. Ausgaben für Eisenbahnen und Schiffe zusammen ergab sich ein Reingewinn von 895 992 £ E., wobei zu berücksichtigen ist, daß einige der Schiffahrtslinien mit Verlust gearbeitet haben. Die Betriebszahl konnte von 70 % im Jahr 1933 auf 58,6 % verbessert werden. Die Eisenbahnen allein hatten bei 1 667 209 £ E. Einnahmen und 893 921 £ E. Ausgaben einen Reingewinn von 773 288 £ E. und die Betriebszahl betrug 53,6 % gegen 65,4 % im Vorjahr. Der Personenverkehr verbesserte sich in der Anzahl der beförderten Reisenden um 17 %, in der Einnahme um 12 %. Der Güterverkehr in 1934 erreichte mit 794 888 t beförderter Güter eine Rekordleistung, die aber hauptsächlich durch große Steintransporte für den Bau des Staudammes bei Gebel Aulia hervorgerufen wurde. Unter den Gütern des öffentlichen Verkehrs nahm Durrha mit 112 746 t den ersten Platz ein. Es folgten dann Baumwollkerne mit 50 000 t, entkernte Baumwolle mit 25 572 t, unentkernte Baumwolle mit 10 708 t, und Sesam mit 14 557 t. Unter den eingeführten Gütern stehen Cement mit 26 866 t, Zucker mit 17 168 t, Kohlen mit 14 316 t, Petroleum mit 12 922 t. Über den Hafen Port Sudan wurden 319 767 t Güter eingeführt und 289 956 t ausgeführt. Diese Ausfuhr ist eine Rekordleistung.

Aus der Statistik der Eisenbahnen allein ergeben sich folgende Einzelheiten:

im Jahr:		1933	1934
Kapital	£ E.	9 050 708	8 973 328
Bruttoeinnahmen	„	1 301 030	1 667 209
Betriebsausgaben	„	851 479	893 921
Reineinnahmen	„	449 551	773 288
Betriebene Streckenlänge	km	3 251	3 253
Betriebszahl	%	65,4	53,6
Kapitalkosten für 1 km	£ E.	2 784	2 758
Produktive Zugkm		2 158 026	2 867 313
Zugkm im Ganzen		2 199 865	2 899 491
Lokomotivkm		2 776 337	3 543 252
Zahl der beförderten Reisenden		553 716	646 309
Beförderte Tiere		55 333	70 768
Nettotonnenkm		345 940 839	583 314 350
Verkehrseinnahmen auf 1 Zugkm	m/ms	560	541,9
Betriebskosten auf 1 Zugkm	„	394,6	311,8
Reineinnahmen auf 1 Zugkm	„	165,4	230,1
Zahl der im Dienst befindl. Zuglok.		128	128
Zahl der im Dienst befindl. Rangierlok.		32	32
Zahl der Güterwagen		1 797	1 788
Zahl der Personenwagen (einschl. Triebwagen)		162	160
Einnahmen aus dem Personenverkehr	£ E.	234 237	259 834
Kosten des Personenverkehrs	„	278 836	259 834
Beförderte Gütermengen (ausgen. Steine)	t	377 826	552 162
Beförderte Steine	t	57 219	242 728
Einnahmen aus dem Güterverkehr	£ E.	962 025	1 279 367
Einnahmen aus dem Tierverkehr	„	12 224	14 652
Kosten des Güter- und Tierverkehrs	„	556 449	618 783
Durchschn. Transportlänge der beförderten Güter	km	660,56	628,53
Durchschn. Zahl der Wagen in Güter- und Viehzügen		22,04	23,70

Dieckmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Grundstücks- und Nachbarrecht.

Urteil des Reichsgerichts vom 19. Juli 1935 in Sachen des v. d. Gr., Kläger und Revisionskläger gegen die Stadtgemeinde D., Beklagte und Revisionsbeklagte. — VII. 386/1935.

Schadenersatzansprüche der Anlieger bei Straßensenkungen.

Tatbestand.

Zur Erweiterung einer Eisenbahnunterführung der H.straße in D. hat die Beklagte im Jahre 1930 den Fahrdamm dieser Straße vom Hause Nr. 93 an etwas tiefer gelegt. Um die Höhenunterschiede gegen die in ihrer alten Lage belassenen Bürgersteige auszugleichen, hat sie entlang der Bürgersteige Treppenstufen angebracht, deren Zahl vor dem Hause Nr. 95 vier, vor dem Hause Nr. 97 fünf beträgt, und über die sich der Verkehr zwischen Fahrbahn und Fußweg vollzieht. Der Kläger als Eigentümer des Hauses Nr. 97 betrachtet sich durch diese Veränderung der Straßenanlage als geschädigt, insofern die Stufen als Verkehrshindernis wirkten, so daß der Fußgängerverkehr von seinem Hause abgezogen würde. Es sei ihm auch die Anlage einer Einfahrt oder Autostallung in seinem Hause nicht mehr möglich. Überdies führe die durch die Tieferlegung der Fahrbahnstraße eingetretene Vermehrung des Fahrverkehrs zu erhöhten Erschütterungen des Hauses. Er klagt auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz des ihm entstandenen oder noch entstehenden Schadens.

Beide Vorinstanzen haben dem Antrag der Beklagten gemäß die Klage abgewiesen. Mit der Revision begehrt der Kläger Aufhebung des Berufungsurteils im Sinne des Klageantrags. Die Beklagte bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß das an sich dem Kläger zuzuerkennende dienstbarkeitsähnliche Anliegerrecht den eingeklagten Schadenersatzanspruch nicht zu rechtfertigen vermöge. Durch die Treppenanlage sei das Recht des Klägers auf freien Zugang zu seinem Grundstück nicht beeinträchtigt. Die Unmöglichkeit künftiger etwaiger Anlage einer Einfahrt oder Autostallung bedeute keine Schädigung des Klägers, da eine solche Anlage einmal nur mit der

Aufgabe wertvoller Räume des Hauses zu erzielen sei, überdies aber die Baupolizei die Errichtung einer Kraftwagenanlage als gänzlich ausgeschlossen bezeichne. Auch auf eine Vermehrung der Erschütterungen könne die Klage nicht gestützt werden, da nicht behauptet sei, daß die Beklagte den Straßendamm schuldhaft ausgebaut habe.

Die Angriffe der Revision gegen diese Erwägungen können zu keinem Erfolge führen. Mit Recht weist sie allerdings darauf hin, daß angesichts des auch von der Vorinstanz anerkannten, dem Anlieger nach rheinischem Recht von der Rechtsprechung ständig zugesprochenen dienstbarkeitsähnlichen Rechtes gegenüber dem Eigentümer der Straße (vgl. z. B. RGZ. Bd. 56 S. 101, Bd. 62 S. 87, Bd. 78 S. 342, Bd. 37 S. 252) bei etwaiger Verletzung dieses Rechtes der Klageanspruch einer Stütze durch § 75 Einl. Allg. Pr. LR. nicht bedürfe. Die Verletzung des Anliegerrechts aber ist vom Berufungsgericht mit zutreffender Begründung verneint worden. Das Anliegerrecht beschränkt sich, wie der Senat erst vor kurzem in seiner Entscheidung RGZ. Bd. 145 S. 107 ff. ausgesprochen hat, auf die Erhaltung des Zugangs von und zu der Straße zu Fuß und zu Wagen und des Zutritts von Licht und Luft, findet aber seine Grenze in der Zweckbestimmung der Straße als dem öffentlichen Nutzen dienenden Verkehrsraumes. Der Anlieger hat mithin, sofern ihm jene Möglichkeiten gewährleistet bleiben, keinen Anspruch auf unveränderten Fortbestand der Straßenanlage, wenn die Entwickelung der Verkehrsbedürfnisse entsprechende Umgestaltungen der Straße erforderlich macht, und demgemäß auch kein Recht auf Beibehaltung jedweden Vorteils, den der jeweilige Straßenzustand zufällig für sein Grundstück mit sich bringt, wie etwa auf das Maß und den Umfang des vor diesem sich abspielenden Verkehrs, auf das Fortbestehen der Voraussetzungen für die Beachtung von Schaufenstern, auf die Erhaltung einer besonders günstigen Geschäftslage. Diese Grundsätze sind bereits von der bisherigen Rechtsprechung entwickelt worden (vgl. RGZ. Bd. 25 S. 242, Bd. 37 S. 256, Bd. 62 S. 87, Bd. 126 S. 370, JW. 1901 S. 144[16], RGUrt. vom 28. Juni 1892 II 128/92) und es bedarf hiernach keiner Erörterung, ob sie auch noch besonders aus neuzeitlichen rechtlichen Gesichtspunkten herzuleiten sein würden.

Im vorliegenden Falle ergibt der Sachverhalt, daß die Beklagte an der fraglichen Stelle der H.straße, die eine Hauptverkehrsader der Stadt darstellt, die Fahrbahn aus dem verkehrstechnischen Gesichtspunkt tiefer gelegt hat, den Lastkraftwagen und Omnibussen die Durchfahrt durch die benachbarte Bahnunterführung zu ermöglichen, aus einem Gesichtspunkt also, dessen Beachtung sich heutigen Tages kein öffentliches Gemeinwesen entziehen kann, wenn es sich nicht geradezu verkehrsfeindlich einstellen will. Die Art und Weise, wie die Aufgabe mit Hilfe der zu den Bürgersteigen führenden Treppenstufen gelöst worden ist, läßt eine Hintansetzung der Interessen der angrenzenden Hauseigentümer nicht erkennen, und bedeutet im Gegenteil einen billigen und ebenso zweckentsprechenden wie vernünftigen Ausgleich zwischen den Rücksichten auf die Allgemeinheit und auf die einzelnen Anlieger. Wenn die Revision insoweit rügt, daß das Berufungsgericht dem Umfang der Beeinträchtigung der Ladengeschäfte im Grundstück des Klägers infolge der Treppenanlage nicht nachgegangen sei, so durfte die Vorinstanz eben deshalb hiervon Abstand nehmen, weil die Tatsache, daß sich wegen der Stufen der Fußgängerverkehr etwas von

dem Hause abgezogen hat, keinerlei Rechte des Klägers verletzt. Von einer „bis an die Grenze der Vernichtung gehenden Schädigung" kann ohnehin offensichtlich keine Rede sein. Dem Ladenverkehr wie dem sonstigen Verkehr mit dem Grundstück des Klägers sind, da der Bürgersteig unverändert geblieben und der Zugang zur Fahrbahn, wenn auch über die Stufen, jederzeit möglich ist, keinerlei Schranken gesetzt.

Was die von der Revision weiter berührte Frage der Anlage von Autostallungen im Grundstück des Klägers anlangt, so verkennt das angefochtene Urteil nicht, daß für den Klageanspruch die Tatsache, daß solche zur Zeit nicht bestehen, an sich unerheblich ist. Es stellt aber fest, daß nach Erklärung der Baupolizei der Einbau solcher Stallungen im Grundstück aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen sei, und angesichts der zu dieser Feststellung im Beschlusse des Oberlandesgerichts vom 21. Dezember 1934 gegebenen Aufklärung besteht gegen sie auch kein verfahrensrechtliches Bedenken, zumal da der Kläger die Richtigkeit der baupolizeilichen Erklärung nicht in Zweifel zieht. Ob dieser für eine infolge der Veränderung der Straße ihm genommene Möglichkeit des Einbaus von Autostallungen vielleicht Ersatzansprüche an die Beklagte geltend machen könnte, brauchte hiernach nicht erörtert zu werden, wenn ohnehin baupolizeilich eine solche Möglichkeit gar nicht bestand. Darauf, daß der derzeitige Zustand der Straße eine Einfahrt von Wagen ins Haus des Klägers nicht ermöglicht, kann dieser sich nicht berufen, da das Haus nach der H.straße überhaupt keine Einfahrt hat, und die vom Kläger selbst vorläufig gar nicht erwogene überdies baupolizeilich genehmigungspflichtige etwaige künftige Planung einer solchen gegenwärtig nicht in Betracht gezogen zu werden braucht.

Ohne Belang ist auch, ob die Beklagte, wie die Revision meint, andere Wege gehabt hätte — etwa durch Senkung der Bürgersteige — den erstrebten Zweck der Tieferlegung der Straße ohne Schädigung des Klägers zu erreichen. Es ist bereits darauf hingewiesen, daß die neue Gestaltung der Straße in das Anliegerrecht des Klägers nicht verletzend eingreift und somit eine Schädigung für ihn, die die Beklagte zum Ersatz verpflichtete, nicht darstellt. Im übrigen wird im angefochtenen Urteil festgestellt, daß eine andere Art der Straßenumgestaltung erheblich größere Schwierigkeiten verursacht haben würde, und die Beklagte hat nur zweckmäßig gehandelt, wenn sie von einer Möglichkeit Gebrauch machte, die diese Schwierigkeiten vermied, ohne Anliegerrechte zu beeinträchtigen.

Von den zur Stütze der Klage weiter herangezogenen Bestimmungen der §§ 906, 907 BGB. scheidet der § 907 ohne weiteres aus, da, wessen sich auch die Revision bescheidet, die beanstandete Straßenveränderung keine Anlage im Sinne dieser Vorschrift darstellt, für deren Begriff eine Einrichtung wesentlich ist, die infolge Hinüberleitung von Bestandteilen oder Stoffen auf ein Nachbargrundstück für dieses eine Störung bedeutet (RGZ. Bd. 51 S. 251). Der Kläger behauptet Einwirkungen auf sein Grundstück von der Straße her nur in Gestalt von Erschütterungen, verursacht durch den gesteigerten Verkehr mit schwerem Fuhrwerk. Diese Einwirkungen würden unter § 906 BGB. fallen. Es wäre überdies an § 909 BGB. zu denken. Weder zu einer Begründung des Klageanspruchs aus § 906 noch aus § 909 bieten aber die Behauptungen des Klägers eine genügende tatsächliche Grundlage. Insbesondere scheitert der Gesichtspunkt des § 906 BGB. schon daran, daß bei einer

großen Verkehrsstraße Erschütterungen der Häuser durch den Fahrverkehr nach den örtlichen Verhältnissen als gewöhnlich anzusehen und demnach vom Anlieger hinzunehmen sind. Es ist auch sonst nicht einzusehen, woraus der Kläger insoweit einen Schadensersatzanspruch gegen die Beklagte herleiten will. Daß dieser im Verkehrsinteresse die Herrichtung der H.straße für alle Möglichkeiten des Fahrverkehrs oblag, wurde bereits gesagt; wenn die Steigerung des Fahrverkehrs, wie der Kläger behauptet, zur Rissebildung im Hause geführt haben sollte, so wäre dafür die Beklagte überhaupt nur dann verantwortlich zu machen, wenn sie die Fahrbahn in einer für den Verkehrsbedarf unzureichenden Weise hergestellt hätte, da sie — abgesehen von der an und für sich nicht widerrechtlichen Tieferlegung der Straße — keine andere Bedingung für die angeblichen Schäden am Grundstück gesetzt hat. Eine mangelhafte technische Anlage des Straßenkörpers hat aber der Kläger in den Vorinstanzen niemals behauptet. Die Revision macht zwar geltend, die Beklagte habe die technisch möglichen Vorbeugungsmaßregeln, namentlich hinsichtlich der Pflasterung des Straßendammes, nicht angewendet, geht aber damit über das Instanzvorbringen hinaus. Es bedarf hiernach keines Eingehens auf die von der Revision berührte Frage, ob ein Schadensersatzanspruch auf Grund des als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB. anzusehenden § 906 BGB. im vorliegenden Falle den Beweis eines Verschuldens der Beklagten von seiten des Klägers voraussetzen würde; zum mindesten würde dem Kläger jedenfalls der Nachweis der Verursachung seines angeblichen Schadens durch die Beklagte obliegen, an dem es jedoch schon mangels entsprechender Behauptungen fehlt.

Nach alledem ist die Revision zurückzuweisen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 16. Oktober 1935. Gesetz zur Änderung des Bürgersteuergesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1237.)

Vom 18. Oktober 1935. Gesetz über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Zwecke der Entschuldung der Beamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1245.)

Vom 5. November 1935. Gesetz über Arbeitsvermittlung, Berufsberatung und Lehrstellenvermittlung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1281.)

Vom 13. Dezember 1935. Gesetz zur Förderung der Energiewirtschaft (Energiewirtschaftsgesetz).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1451.)

Vom 13. Dezember 1935. Gesetz über die Zuständigkeit der Amtsgerichte in vermögensrechtlichen Streitigkeiten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1469.)

Vom 13. Dezember 1935. Gesetz über die Erstattung von Rechtsanwaltsgebühren in Armensachen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1469.)

Vom 13. Dezember 1935. Zweites Gesetz zur Änderung der Rechtsanwaltsordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1470.)

Vom 13. Dezember 1935. Gesetz zur Verhütung von Mißbräuchen auf dem Gebiete der Rechtsberatung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1478.)

Verordnungen und Erlasse des Führers und Reichskanzlers:

Vom 24. September 1935. Erlaß über die Beteiligung des Stellvertreters des Führers bei der Ernennung von Beamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1203.)

Vom 27. September 1935. Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Vorschriften im Saarland.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1204.)

Vom 5. November 1935. Verordnung über das Hoheitsabzeichen des Reichs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1287.)

Vom 31. Oktober 1935. Verordnung über die Reichsdienstflagge.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1287.)

Vom 14. November 1935. Erste Verordnung zum Reichsbürgergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1333.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 15. Oktober 1935. Dritte Ausführungs- und Übergangsbestimmung zu den Erlassen des Führers und Reichskanzlers über die Ernennung und Entlassung der Reichs- und Landesbeamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1255.)

Vom 27. November 1935. Sechste Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über den Ausgleich bürgerlichrechtlicher Ansprüche.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1367.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 31. Oktober 1935. Bekanntmachung über das Zusatzabkommen zu dem Abkommen über die deutsch-belgische Grenze.
(Reichsgesetzblatt II, S. 751.)

Verordnungen des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft:

Vom 4. Oktober 1935. Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Verkehr mit Tieren und tierischen Erzeugnissen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1235.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 22. November 1935. Verordnung zur Überleitung der Rechtspflege im Saarland.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1351.)

Verordnungen des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda:

Vom 25. Oktober 1935. Ergänzungsverordnung zum Gesetz über den Reichsausschuß für Fremdenverkehr.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1257.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 17. Oktober 1935. Verordnung über die Berechnung der Leistungen bei Berufskrankheiten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1250.)

Vom 5. Dezember 1935. Verordnung über die Zuständigkeit bei der Errichtung und Verwaltung der Arbeitsgerichtsbehörden.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1428.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 10. Oktober 1935. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vereinfachung des Planverfahrens für Fernmeldelinien.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1236.)

Vom 1. November 1935. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 749.)

Vom 9. November 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 765.)

Vom 21. November 1935. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 843.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 28. September 1935, betr. Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und -Polizeibeamten	1053
Vom 3. Oktober 1935, betr. Ankündigungsbaken für Wegübergänge in Schienenhöhe	1054
Vom 7. Oktober 1935, betr. Dienstkleidung des Personals der Schiffahrtsbetriebe	1056
Vom 14. Oktober 1935, betr. Amtliche Festschrift 100 Jahre deutsche Eisenbahnen	1081
Vom 13. Oktober 1935, betr. Buch: „100 Jahre deutsche Eisenbahner"	1082
Vom 18. Oktober 1935, betr. Verteilungsplan des Archivs für Eisenbahnwesen	1097

Seite
Vom 5. November 1935, betr. Zuständigkeit für Ansprüche aus dem Frachtvertrage 1165
Vom 7. November 1935, betr. Verzeichnis der anerkannten technischen Lehranstalten 1166
Vom 7. November 1935, betr. Dienstvorschrift für die Statistik der Betriebsunfälle (Busta.) 1166
Vom 19. November 1935, betr. Unterrichtswesen. Eisenbahnwissenschaftlicher Sonderlehrgang 1189
Vom 19. November 1935, betr. Hoheitszeichen des Reichs und Reichsdienstflagge 1209

Schweiz. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1936 vom 8. November 1935.
(Bundesblatt Nr. 46, S. 509.)

Italien. Gesetz vom 11. April 1935 Nr. 1593, betreffend Genehmigung des Abkommens zwischen Italien und anderen Staaten über die Anwendung besonderer Bestimmungen für die Beförderung von Gütern, die auf der Eisenbahn mit Ordre-Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Abkommen ist in Rom am 31. März 1934 unterzeichnet worden.

Gazzetta Ufficiale del Regno Nr. 212; Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato Nr. 40, I, S. 509.

Inhalt des Abkommens[1].

Die Vertreter der Regierungen von Italien, Bulgarien, Ungarn, Jugoslawien, Polen, Freie Stadt Danzig, Saargebiet, Österreich, Estland, Lettland und Tschechoslowakei haben im Namen ihrer Regierungen in dem Wunsche, den internationalen Handel durch die Anwendung des Ordre-Frachtbriefs im internationalen Eisenbahngüterverkehr zu erleichtern, beschlossen, von der in Art. 61 des Berner Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr (in der in Rom am 23. November 1933 unterzeichneten Fassung) vorgesehenen Ermächtigung Gebrauch zu machen, und sich über folgende Bestimmungen geeinigt:

Art. 1.

Die Vertragsstaaten erklären in ihren gegenseitigen Beziehungen das anliegende Reglement über die Beförderung von Gütern, die auf der Eisenbahn mit Ordre-Frachtbrief aufgegeben werden, anzunehmen. Das Reglement wird als integrierender Bestandteil des Abkommens betrachtet.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um die im Abkommen aufgestellten Vorschriften wirksam zu machen.

[1] Das Abkommen und das Reglement sind im französischen Wortlaut veröffentlicht.

Art. 2.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, für die Lösung von bestimmten Gesetzeskonflikten, die aus der Anwendung des Abkommens entstehen können, die folgende Bestimmung zu beobachten: Die Beziehungen zwischen dem, der den Domiziliatar benannt hat, und diesem selbst, sowie die Verantwortlichkeiten, die aus Handlungen des Domiziliatars hinsichtlich des Ordre-Frachtbriefes entspringen, werden durch das Gesetz des Ortes geregelt, wo der Domiziliatar seinen Wohnsitz hat.

Art. 3.

Das Abkommen bleibt für die Unterzeichnung durch jeden Staat bis zum 31. März 1934 offen.

Vom 1. April 1934 an kann sich jeder Staat, der nicht unterzeichnet hat, dem Abkommen anschließen. Der Anschluß erfolgt durch eine Mitteilung an die italienische Regierung. Diese verständigt die Staaten, die unterzeichnet oder sich angeschlossen haben, von der Mitteilung.

Art. 4.

Das Abkommen wird ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden der italienischen Regierung übermittelt, die davon die Staaten verständigt, die unterzeichnet oder sich angeschlossen haben.

Art. 5.

Das Abkommen tritt in Kraft, sobald mindestens drei benachbarte Staaten es ratifiziert oder sich ihm angeschlossen haben. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens ist der 90. Tag nach dem Empfang der Ratifikation oder der Anschlußmitteilung durch die italienische Regierung.

Dasselbe gilt für Staaten, die das Abkommen später ratifizieren oder sich ihm anschließen.

Keinesfalls tritt das Abkommen vor Inkrafttreten des am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten internationalen Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr in Kraft. Die italienische Regierung teilt jedem Vertragsstaat das erste und das jeweilige spätere Inkrafttreten des Abkommens für die einzelnen Staaten mit.

Art. 6.

Das Abkommen kann von jedem Vertragsstaat gekündigt werden. Die Kündigung muß durch schriftliche Nachricht an die italienische Regierung erfolgen, die davon alle Vertragsstaaten verständigt.

Die Kündigung wird ein Jahr nach Empfang des Kündigungsschreibens durch die italienische Regierung wirksam, und zwar nur für den Staat, der die Kündigung ausgesprochen hat.

Art. 7.

Das Abkommen wird gelegentlich der Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr revidiert werden. Eine Revision kann jederzeit stattfinden, wenn sie von einem Drittel der Vertragsstaaten verlangt wird.

Auszug aus dem Reglement.

Einleitung. 1. Die Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr (IÜG.) sind auf die Beförderung

von Gütern, die mit Ordre-Frachtbriefen aufgegeben werden, insoweit anwendbar, als sie nicht durch die folgenden Bestimmungen geändert oder ergänzt werden.

2. In allen Artikeln des IÜG. und den folgenden Vorschriften ist an Stelle der Worte „Frachtbrief" und „Duplikat-Frachtbrief" zu verstehen „Ordre-Frachtbrief" und „Duplikat-Ordre-Frachtbrief".

Die Muster des Ordre-Frachtbriefes und des Duplikates werden durch die Eisenbahnen der beteiligten Staaten aufgestellt, die sich dabei an die Muster halten werden, die in der Anlage II zum IÜG. vorgesehen sind.

3. Unter der Bezeichnung „Empfänger" im IÜG. ist zu verstehen „Inhaber des Duplikat-Ordre-Frachtbriefes", soweit das Wort „Empfänger" nicht durch die folgenden Bestimmungen geändert wird.

Einzelbestimmungen. Sie enthalten eine große Anzahl von Ergänzungen und Änderungen des IÜG. materieller und formeller Art. Hervorzuheben sind folgende Vorschriften:

Für Ordre-Frachtbriefe sind nur ausdrücklich bezeichnete Güter in Wagenladungen (Fracht- und Eilgut) und bestimmte Versand- und Empfangsbahnhöfe zugelassen. Diese sind von den Eisenbahnen zu veröffentlichen.

Die Frachtbriefe müssen auf gelbem Papier gedruckt und mit einem indossablen Duplikat versehen sein.

Der Frachtbrief muß den Namen und Wohnort einer Person enthalten, die in dem durch den Empfangsbahnhof bedienten örtlichen Bereich ihren Wohnsitz hat (Domiziliatar).

Der Duplikat-Frachtbrief ist durch Indossament übertragbar.

Jede Person, zu deren Gunsten das Duplikat indossiert worden ist, kann es von neuem indossieren. Das Indossament darf durch keine Bedingung eingeschränkt sein und muß sich auf die ganze Ladung beziehen. Es kann auch auf den Inhaber lauten oder nur die Unterschrift des Indossanten tragen (Blanko-Indossament). Der Inhaber des ordnungsmäßigen Duplikates wird als rechtmäßiger Besitzer betrachtet, wenn er seine Berechtigung durch eine ununterbrochene Folge von Indossamenten (auch Blanko-Indossamenten) nachweist. Wenn jemand auf irgendeine Weise des Duplikates verlustig gegangen ist, muß der in der erwähnten Weise legitimierte Inhaber auf seinen Besitz nur dann verzichten, wenn er es in schlechtem Glauben erworben oder beim Erwerb eine grobe Fahrlässigkeit begangen hat.

Die Rechte auf das von der Eisenbahn angenommene Gut können nur durch Übergabe des Duplikat-Frachtbriefs übertragen werden.

Die Eisenbahnen können Nebengebühren für die mit Ordre-Frachtbrief aufgegebenen Sendungen erheben.

Die Eisenbahn muß den Domiziliatar von der Ankunft der Sendung verständigen.

Sie muß dem rechtmäßigen Inhaber des Duplikates am Empfangsbahnhof den Frachtbrief und das Gut gegen Übergabe des Duplikats und Bezahlung der Fracht aushändigen. Sie hat die Regelmäßigkeit der Folge der Indossamente, nicht aber die Richtigkeit der Unterschrift der Indossanten zu prüfen.

Bei zahlreichen Vorgängen, wie Feststellung des Inhalts der Sendung, Verfügung über etwaiges Übergewicht, Benachrichtigung über Änderung des

Beförderungsweges, dient der Domiziliatar als Vermittler für den Inhaber des Duplikats.

Wenn das Duplikat verlorengeht und dies durch den Domiziliatar schriftlich bestätigt wird, ist diesem der Frachtbrief und das Gut gegen Sicherheitsleistung auszuhändigen.

Die Sendungen dürfen nicht mit Nachnahmen und Barvorschüssen belastet werden.

Nachträgliche Änderungen des Frachtvertrages, soweit sie überhaupt zugelassen sind, können nur durch den Inhaber des Duplikats verfügt werden. Die Verfügung muß auf dem Duplikat wiederholt und hier von dem Eisenbahnbediensteten bestätigt werden. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift haftet die Eisenbahn einem späteren Inhaber des Duplikats für Schaden.

Durch zahlreiche Bestimmungen formeller Art wird das Verfahren bei nachträglichen Verfügungen, Beförderungshindernissen, Abnahmeverweigerung u. dgl. im einzelnen geregelt. Ansprüche gegen die Eisenbahn stehen zu: Solange das Gut nicht ausgeliefert ist, dem Inhaber des Duplikat-Frachtbriefs, nach der Auslieferung demjenigen, dem der Frachtbrief ausgehändigt worden ist.

Bücherschau.

Besprechungen.

Haustein, Dr. W., und **Stumpf**, B. 100 Jahre deutsche Eisenbahner. Konkordia-Verlag, Leipzig C1. 472 Seiten. Preis 8,50 RM.

Es ist ein großes Verdienst der Verfasser, daß sie neben den hervorragenden Veröffentlichungen über die technische Entwicklung der deutschen Eisenbahnen in ihrem hundertjährigen Siegeslauf auch die Personalverhältnisse geschichtlich behandelt und bis in die neueste Zeit in ausführlicher Darstellung geschildert haben. Neben der tiefgründigen Arbeit und dem umfangreichen Wissen, die dieses Werk kennzeichnen, ist besonders glücklich auch die äußere Form, in der ein vielleicht für viele trockenes Gebiet lebendig und anschaulich vor Augen geführt wird. Vielgestaltig und in stets zunehmender Vollendung zeigt sich der fachmännische Wert des Eisenbahnpersonals von den ersten Anfängen, für die das Wort geprägt ist: „Die Armeen des Cortez, Pizarro und Balbao waren nicht bunter zusammengesetzt als die Scharen, mit denen die Terra incognita erobert werden sollte", bis zum heutigen Tage. Mit ihm geht Hand in Hand das unaufhörliche Bestreben der Verwaltungen, durch Auslese, Vor- und Ausbildung, Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse sowie durch Fürsorge das Personal auf einen immer höheren Stand zu bringen und in seiner Lebensstellung zu sichern.

Der Abschnitt I zeigt die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland in Organisation, personeller Leitung und Ausführung. Die Geburtsstunde lag in einer Zeit wirtschaftlichen Verfalls und großer Massenarmut. Es ist für uns, die wir in einer ähnlichen Not leben, eine Beruhigung und ein Beispiel zugleich, wie ein tatkräftiges Volk in unbeugsamem Willen sich wieder emporarbeiten kann, wenn eine feste Führung seine Energien zu wecken und zu entfalten versteht. In fesselnder Darstellung gehen an uns vorüber die ersten Jahrzehnte, die Erkenntnis der militärischen Bedeutung der Eisenbahnen aus Anlaß des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71, der Bismarcksche Plan der Reichseisenbahnen, die Errichtung und Tätigkeit des Reichseisenbahnamts, die Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen und die neueste Gestaltung seit dem Weltkrieg, die wir mit-

erlebt haben und die den Bismarckschen Gedanken zur endgültigen Vollendung gebracht hat.

Der Abschnitt II ist dem Dienst der Eisenbahner, ihrer Vor- und Ausbildung, der Dienstdauer und den Ruhezeiten, den Militär- und Zivilanwärtern und den Frauen im Eisenbahndienst gewidmet. Es wäre zu wünschen, daß gerade diese Darstellung über den Kreis der Fachleute hinaus Verbreitung findet, da im allgemeinen in der Bevölkerung über das Arbeitsgebiet des für den Reisenden unsichtbaren Eisenbahnpersonals wenig Wissen oder unklare Vorstellungen bestehen. Ebensowenig hat der Außenstehende über Dienstdauer und Ruhezeiten, insbesondere über den Begriff der Dienstschicht im Verhältnis zur Arbeitszeit ein richtiges Bild und ist daher nur zu sehr geneigt, herausgegriffenen Stundenzahlen eine ganz falsche Deutung zu geben und unter Umständen Bestrebungen zu unterstützen, die sachlich ungerechtfertigt und für die Verwaltung untragbar sind.

Der Abschnitt III beginnt mit einer politisch und rechtlich überaus interessanten Entwicklungsgeschichte der Rechtsstellung der Beamten bei den früheren Privatbahnen, die erst durch den Übergang dieser Bahnen auf den preußischen Staat einen klaren Abschluß fand. Die Staatsbahnen traten als „Betriebsverwaltungen" gleichberechtigt neben die „Hoheitsverwaltungen", und ihre Bediensteten wurden, soweit sie nicht Arbeitertätigkeit ausübten, Staatsbeamte öffentlich-rechtlicher Natur. Diese Auffassung, die auch bei den süddeutschen Staaten in paralleler Entwicklung ging, ist bis heute herrschend geblieben, nur die Formen der Rechtsstellung haben sich im Fortschritt der Zeiten geändert. Durch die Gründung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" im Zusammenhang mit der Dawes-Gesetzgebung wurde der neue Typ des Reichsbahnbeamten geschaffen, der mittelbarer Reichsbeamter ist. Das Besoldungswesen ist vom Jahre 1850 an in vergleichender Gegenüberstellung der Privatbahnbeamten und der Staatsbahnbeamten für Preußen mit weiterer Darlegung der Verhältnisse in den anderen deutschen Ländern eingehend geschildert bis zur gegenwärtigen Regelung. Diese ganze Abhandlung zeigt ein gründliches Quellenstudium und gibt zugleich ein deutliches Bild von der Vielseitigkeit und Schwierigkeit der Materie, in die außer dem reinen Gehalt noch die Fragen der Nebenbezüge, der Prämien, der Dienstpostenzulagen, der Reisekosten und das gesamte Pensionswesen mit Alters- und Hinterbliebenenversorgung verflochten sind.

Der Abschnitt IV geht mit dem Hinweis darauf, daß die Anlage von Schienenwegen in ungeahntem Maße die durch die damals beginnende Mechanisierung des Gewerbes und andere Ursachen überflüssig werdenden Arbeitskräfte auffangen konnte, von den Dienst- und Lohnverhältnissen der Eisenbahnarbeiter aus. Das Akkordverfahren finden wir schon im Jahre 1841 planmäßig bei einer Privatbahn eingeführt. Aus der anfänglich bunten und durch die Bedingungen des Einzelfalls oder der örtlichen Verhältnisse bemessenen Lohngestaltung entwickelten sich nach und nach bei Staats- und Privatbahnen einheitliche Richtlinien in Lohnordnungen, die ohne Rechtsanspruch für die

Arbeiter Verwaltungsvorschriften darstellten. Die Grundsätze über die Lohnhöhe haben in den ersten Jahrzehnten und weiter bis zum Weltkrieg ebenso zahlreiche Wandlungen durchgemacht wie in der Zeit nach dem Weltkrieg, wenn auch die Ursachen zum Teil auf ganz verschiedenartigen Verhältnissen beruhten. Die Lohnordnungen enthielten gleichzeitig die Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse. In lehrreicher und zugleich kritischer Betrachtung wird dann der Übergang aus dem System der Verwaltungsvorschriften in das des Kollektivvertrags (nach dem Umsturz 1918) und seine weitere Entwicklung bis zum Durchbruch des nationalsozialistischen Willens geschildert, der wieder das System der Verwaltungsvorschriften, aber auf neuer Grundlage, brachte.

Besonders dankenswert ist auch die ausführliche Behandlung der Kranken-, Invaliden-, Unfall- und Hinterbliebenenversorgung der Eisenbahnarbeiter, die einen klaren Überblick über ihre Bedeutung und Entwicklung gibt.

Im Abschnitt V werden die Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtungen des Eisenbahnpersonals einschließlich des Vereinswesens dargestellt. Manches ist hier noch in Fluß oder im weiteren Ausbau begriffen. Wie vielseitig dieses Gebiet der Fürsorge ist, in welch großzügiger Weise die Verwaltung es gefördert und unter tätiger Mitwirkung des Personals gepflegt hat, wird in dieser Abhandlung, die naturgemäß nur die Grundzüge aufzeichnen kann, anschaulich herausgestellt. *Dr. Roser.*

Pirath, Prof. Dr.-Ing. Carl. Konjunktur und Luftverkehr. 9. Heft aus der Schriftenreihe Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Institutes für Luftfahrt. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin W 9. 56 Seiten. 32 Abbildungen. Preis 4,50 RM.

Zwei große Probleme stehen an der Jahrhundertwende der deutschen Eisenbahnen: Schiene und Straße und der Luftverkehr. Es ist das Verdienst Piraths, daß er seit Jahren in Wort und Schrift die Entwicklung des Luftverkehrs begleitet und wissenschaftlich behandelt hat. Die Hefte des Stuttgarter Instituts, von Pirath herausgegeben und meist seiner Feder entstammend, haben sich mit fast allen großen verkehrswissenschaftlichen Fragen des Luftverkehrs auseinandergesetzt: Verkehrsbedürfnis, Weltluftverkehrsnetz und Flughafenanlagen, Wirtschaftlichkeit, Luftverkehrswirtschaft in Europa und den Vereinigten Staaten von Amerika, Hochstraßen des Weltluftverkehrs, Flugsicherung, privater Luftverkehr, Schnellverkehr in der Luft. Hier schließt sich nun an die Untersuchung der Abhängigkeiten zwischen dem Auf und Ab des wirtschaftlichen Lebens und den Verkehrsbedürfnissen im Luftverkehr.

Die vorliegende Untersuchung stellt sich zwei Aufgaben: einmal sollen die Abhängigkeiten der Verkehrsbedürfnisse im Luftverkehr von

den Konjunkturschwankungen der Wirtschaft dargestellt werden, und dann sollen Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr in dieser zehnjährigen Luftverkehrsperiode stärkster allgemeinwirtschaftlicher Schwankungen verfolgt werden. Es ist hier nicht möglich, den Gang der eingehenden und mit umfangreichem Zahlenmaterial belegten Untersuchungen wiederzugeben. Sie führen Pirath zu folgenden, für Zukunft und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs wichtigen Schlüssen:

1. Der Luftverkehr ist auf Grund seiner besonderen Eigenarten zur schnellen Überwindung auch der größten Raumweiten im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsmitteln sehr wenig krisenempfindlich;
2. die Krisenzeit der Wirtschaft, in der sich der Luftverkehr in auffallendem Maße als besonders krisenfest zeigte, zwang die Luftverkehrsgesellschaften zur wirtschaftlichen Ausgestaltung ihres Betriebes. Diese heilsame Wirkung der Krisenzeit wird für immer der Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr und damit auch der Allgemeinheit zugute kommen.

Alle diese Fragen des Luftverkehrs gehen nicht nur den Luftverkehrsfachmann an; auch der Eisenbahner hat allen Anlaß, sich mit ihnen zu befassen und die Entwicklung aufmerksam zu verfolgen. Das Institut für Konjunkturforschung (Prof. Wagemann) sagt in einem Wochenbericht (Nr. 43) über „Wandlungen des Verkehrs im Aufschwung" an Hand der Zahlen für 1929—1934: Die Zahl der Flugpassagiere macht etwa ein Zwölftel (beförderte Personen), wenn man die Reiseentfernungen (also Personenkilometer) berücksichtigt, sogar ein Achtel der Reisenden 1. und 2. Klasse in den Schnellzügen aus! —

Mit dem Dank an den Verfasser und seine Mitarbeiter verbindet sich der Wunsch, daß die interessante Abhandlung in den Kreisen von Verkehrswirtschaft und Verkehrswissenschaft aufmerksame und hellhörige Leser finden möge. *Dr. Steuernagel, Frankfurt a. M.*

Schneider-Leyer, Dr. Erich, Diplomkaufmann. Post und Eisenbahn. Ihre Stellung zueinander in Vergangenheit und Gegenwart. Verlag Konrad Triltsch, Würzburg. Preis 2,— RM.

Die Schrift behandelt in ihrem ersten Teil die beiden Verkehrszweige, die Post und das Eisenbahnwesen, zunächst gesondert in ihrer geschichtlichen Entwicklung, ihrem organisatorischen Aufbau und ihrem Verhältnis zu den verschiedenen Verkehrsmitteln. Bei der Schilderung der Entwicklungsgeschichte legt der Verfasser das Hauptgewicht auf die Darstellung der Entwicklungsrichtung. Sie zielte übereinstimmend für die Arbeitsgebiete der beiden Reichsverkehrsunternehmen seit langem schon nach einer weitgehenden Vereinheitlichung und Verstaatlichung. Die bestehende Organisation der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn wird namentlich unter dem Gesichtspunkt eines Vergleichs des Instanzenaufbaus sowie des Finanz- und Rechnungswesens

der beiden Verwaltungen behandelt. Es ist schade, daß der Verfasser nicht auch näher darauf eingegangen ist, wie gegenwärtig die eigentlichen Verkehrsaufgaben der Reichspost und Reichsbahn auf die verschiedenen Dienststellen aufgeteilt sind. Wahrscheinlich würde sich daraus mancher Gesichtspunkt ergeben haben, der im zweiten Teil der Schrift bei Erörterung der Frage, ob und wie in der Zusammenarbeit von Post und Reichsbahn Verbesserungen möglich sind, noch hätte verwertet werden können. Die privaten Eisenbahnen sind in der Schrift nur bei der geschichtlichen Darstellung erwähnt. Sie machen aber auch heute noch einen recht ansehnlichen Teil des deutschen Eisenbahnwesens aus. Auch spielt erfahrungsgemäß gerade für ihren Bereich das Verhältnis von Post und Eisenbahn zueinander in besonderem Maße eine Rolle. Der Standpunkt, den die beiden Reichsverkehrsverwaltungen gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln einnehmen, ist in der Schrift im wesentlichen zutreffend wiedergegeben. Zur Erklärung der zum Teil unterschiedlichen Einstellung der Post und Reichsbahn, insbesondere gegenüber dem Kraftverkehr, hätte vielleicht noch etwas deutlicher auf den Umstand hingewiesen werden können, daß seit dem Aufkommen der Eisenbahnen die Post mehr und mehr zu einem Verkehrsinstitut wurde, das sich zur Ausführung der in seinen Aufgabenbereich fallenden Beförderungsleistungen der Einrichtungen anderer Verkehrsträger — der Eisenbahn-, Schiffahrt- und Luftfahrtunternehmungen — bedient, während die Eisenbahnen die ihnen zufallenden Verkehrsaufgaben grundsätzlich mit eigenen Einrichtungen bewältigen. Erst dadurch, daß die Reichspost in den letzten 15 Jahren ein größeres Netz von Kraftwagenverbindungen ausgebaut hat, ergibt sich jetzt auch für sie eine durch die Verantwortung für diese eigene Verkehrseinrichtung gebundenere Stellung bei der Auswahl des für die einzelne Aufgabe einzusetzenden Verkehrsmittels.

In ihrem zweiten Teile behandelt sodann die Schrift die verschiedenen zwischen der Reichspost und der Reichsbahn bestehenden Beziehungen. Bei der Erläuterung der für die Geschäfts- und Wirtschaftsführung der beiden Verwaltungen maßgebenden Hauptgesichtspunkte, der volkswirtschaftlichen Interessen und der Notwendigkeit, die Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen, hebt der Verfasser zutreffend die im Vergleich zum Eisenbahnverkehr geringere Konjunkturempfindlichkeit des Postverkehrs hervor. Bei den anschließend behandelten Vorschriften und Abmachungen, die derzeit für die Zusammenarbeit der beiden Verwaltungen gelten, tritt ihr insofern einseitiger Charakter zutage, als der Reichsbahn der Post gegenüber in mehrfacher Hinsicht unbedingte Leistungspflichten, der Post dagegen Gegenverpflichtungen im wesentlichen nur im Falle einer von ihr gewollten Inanspruchnahme der Dienste der Reichsbahn auferlegt sind.

In der Beurteilung der Verhältnisse auf dem Gebiete des Kleingutverkehrs, des Postpaket- und des Expreßgutverkehrs, vertritt der Verfasser einen ziemlich kritischen Standpunkt gegenüber der jetzigen Lage. Im Rahmen einer Buchbesprechung ist naturgemäß eine Gegenäußerung dazu nur beschränkt möglich. Soweit die Abänderungsvor-

schläge des Verfassers über eine Tarifkonvention zwischen der Reichspost und der Reichsbahn, die in der Hauptsache schon besteht, noch hinausgehen und nach einer stärkeren Zusammenfassung auch der ausführenden Leistungen zielen, sind die bestehenden Verhältnisse doch wohl nicht immer zutreffend bewertet. Wo der Paketverkehr so stark ist, daß seine Abwicklung besondere Einrichtungen und u. U. sogar besondere Postdienststellen erfordert, könnte er in der Regel auch nicht ohne weiteres von den vorhandenen Eisenbahnstellen mit ihren derzeitigen Einrichtungen mitbewältigt werden. Dort aber, wo dies möglich wäre, werden im allgemeinen heute schon die Kräfte und Einrichtungen, die die Post für ihren Paketverkehr einsetzt, auch noch für andere Zwecke mitausgenutzt. Wirkliche Ersparnis- und Verbesserungsmöglichkeiten bieten sich darum durch eine straffere Zusammenarbeit doch nur in wesentlich engeren Grenzen, als der Verfasser der Schrift offenbar annimmt. Auch darf man die Bedenken, die gegen die Unterstellung desselben Personals unter zwei verschiedene Verwaltungen erhoben werden, nicht nur auf reine Prestigeinteressen und eine bürokratische Schwerfälligkeit zurückführen. Gerade bei staatlichen Betriebsverwaltungen sind schon zur Erhaltung der gebotenen Dienstzucht klare Unterstellungsverhältnisse unerläßlich. Schließlich soll man aber auch die Tragweite und die nachteiligen Wirkungen des zwischen den verschiedenen Arten des Kleingutverkehrs bestehenden Wettbewerbs nicht überschätzen. Auch innerhalb des Eisenbahnverkehrs ist zwischen den einzelnen Beförderungsarten, z. B. zwischen dem Expreßgut, Eilgut, Frachtstückgut und Sammelgut, ein gewisser Wettbewerb vorhanden. Es dürfte weniger darauf ankommen, daß der Wettbewerb im Kleingutverkehr der beiden Verwaltungen beseitigt wird, als daß für die verschiedenen im Wettstreit miteinander stehenden Beförderungsarten Voraussetzungen geschaffen werden, die eine natürliche und gesunde Verkehrsteilung gewährleisten. Unter diesem Gesichtspunkte wäre es von Interesse gewesen, wenn der Verfasser auch die Höhe der heute von der Reichspost an die Reichsbahn gezahlten Achskilometervergütungen auf ihre Angemessenheit hin untersucht hätte.

Im Schlußabschnitt der Schrift befaßt sich der Verfasser mit den verschiedenen Vorschlägen, die in den vergangenen Jahren für eine andere Eingliederung der Reichsbahn und der Reichspost in den Aufbau der Reichsverwaltung gemacht worden sind. Er macht sich dabei im wesentlichen die Gedankengänge zu eigen, die in dem bekannten Gutachten des Deutschen Industrie- und Handelstages von 1932 vertreten wurden. Die damaligen Vorschläge zielten hauptsächlich nach einer Trennung von Aufsicht und Leitung bei beiden Verwaltungen und nach ihrer einheitlichen Unterstellung unter e i n e n Reichsminister als Aufsichtsinstanz mit gleichmäßigen Befugnissen. Manche Gründe, die seinerzeit im Gutachten des Industrie- und Handelstages vorgetragen wurden, dürften heute durch die Struktur des neuen Staates gegenstandslos geworden sein oder mindestens an praktischer Bedeutung verloren haben.

Wenn somit auch dem Inhalte der Schrift, insbesondere der Kritik und den Änderungsvorschlägen des Verfassers nicht in jeder Beziehung beigepflichtet werden kann, stellt doch zweifellos die Arbeit eine umfassende und gewissenhafte Zusammenstellung wichtigen Materials dar. Auch muß anerkannt werden, daß sich der Verfasser überall bemüht, die Dinge in größeren Zusammenhängen zu sehen. *v. Beck.*

Malotki, Dr. Alfred. Die Frachtstundung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das Bankstundungsverfahren bei der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft in Berlin. Ost-Europa-Verlag Königsberg Pr. 2. 112 Seiten. Preis 4,80 RM.

Das Buch setzt sich aus 2 Teilen zusammen. Zunächst gibt der Verfasser im 1. Teil eine eingehende Darstellung des Bankstundungsverfahrens in tatsächlicher Hinsicht. Im 2. Teile läßt er dann eine rechtliche Beurteilung des Verfahrens folgen.

Die Bankstundung ist, wie richtig hervorgehoben wird, aus der früheren Monatsstundung der Länderbahnen hervorgegangen. Daneben gab es früher noch allgemein die sogenannte eintägige Frachtstundung, die auch jetzt noch für diejenigen Stundungsnehmer aufrechterhalten geblieben ist, die sich ihrer früher schon bedient haben. Neue eintägige Stundungsnehmer werden bei der Reichsbahn nicht mehr zugelassen. Wer seine Frachtschulden an die Reichsbahn nicht halbmonatlich bezahlen, andererseits aber auch nicht jede Sendung einzeln einlösen will, dem steht heute die sogenannte summarische Frachtvorauszahlung zur Verfügung, die sich im Verfahren stark an die eintägige Frachtstundung anlehnt. Es ist deshalb etwas irreführend, wenn der Verfasser gleich im ersten Satz des I. Teils die Begriffe Bankstundung und Frachtstundung gleichstellt. Die Bankstundung ist zwar weitaus die wichtigste Art der Frachtstundung, aber doch nicht die einzige.

Im ersten Abschnitt des ersten Teiles des Buches wird das jetzige Verfahren sehr eingehend dargestellt. Die Darstellung ist sachlich im allgemeinen richtig. Sie geht aber m. E. zu sehr ins Einzelne. Es werden Angaben über die Durchführung der Bankstundung bei den beteiligten Stellen der Reichsbahn gemacht, die für den Verkehrtreibenden wenig Interesse bieten, die aber andererseits der Eisenbahnbeamte, der die Frachtstundung zu bearbeiten hat, aus der Dienstvorschrift kennen muß. Für die rechtliche Beurteilung sind diese Einzelheiten unerheblich, andererseits läßt ihre Wiedergabe leider etwas die große Linie vermissen.

Es folgt als 2. Abschnitt des 1. Teils eine Gegenüberstellung des jetzigen Bankstundungsverfahrens zu den früheren Verfahren. Hier hätte man auch etwas nähere Ausführungen über die summarische Frachtvorauszahlung erwartet, die ja schließlich ebenfalls der Bankstundung gegenübergestellt werden müßte, wenn das Buch wirklich er-

schöpfend sein will. Bei der eintägigen Stundung findet sich eine kleine Unrichtigkeit: Die Gebühr beträgt nicht mehr 1 ‰, sondern bereits seit 1. Mai 1927 nur noch ½ ‰.

Im dritten Abschnitt des ersten Teiles legt der Verfasser die Vorteile des Bankstundungsverfahrens für die Dienststellen der Bahn und für die Verkehrtreibenden dar. Sehr richtig sind zu diesem Punkte die Ausführungen über die — verglichen mit der Reichsbahn — größere Beweglichkeit der VKB. in ihrem Geschäftsverkehr mit den Verkehrtreibenden; die bei Beurteilung der ganzen Frage äußerst wichtige Frage der Sicherheitsleistung wird zutreffend in den Vordergrund gerückt. Gerade dieser Punkt hat früher bei der Monatsstundung die Verkehrtreibenden und die Bahn sehr stark belastet. Eine freie Bank hat hier ganz andere Möglichkeiten der Entlastung für alle Teile, als die Verwaltung der Reichsbahn. Leider sieht der Verfasser in diesem Abschnitt davon ab, den Verfrachtern ein Rechenexempel vorzurechnen und ihnen zu zeigen, wie günstig sich das Bankstundungsverfahren finanziell für sie auswirkt. Eine solche Berechnung wäre für alle Teile besonders wertvoll gewesen, denn der Kaufmann, der von der Reichsbahn oder von der Deutschen Verkehrskreditbank wegen Annahme des Verfahrens angegangen wird, pflegt natürlich zunächst die Frage nach der finanziellen Seite eines etwaigen Überganges zum neuen Verfahren zu stellen, da er sich bei einer Änderung seiner Zahlungsweise nicht schlechter stehen will, als bei seiner bisherigen Art, die Bahnschulden zu begleichen. Hier liegt ein Kernpunkt der Beurteilung, der bei einer ausführlichen Besprechung des Bankstundungsverfahrens nicht hätte ausfallen sollen. Es kann nicht Aufgabe einer Besprechung des Buches sein, hier sachliche Ergänzungen zu bringen. Es wäre aber zu begrüßen, wenn den Verkehrtreibenden und den Dienststellen der Reichsbahn hier von seiten der Deutschen Verkehrskreditbank Material an die Hand gegeben würde. Es würden damit auch manchem Verkehrtreibenden wertvolle Unterlagen geboten, der jetzt die Bankstundung ablehnt, weil er so gestellt ist, daß er eine eigentliche Stundung nicht in Anspruch nehmen will.

Es folgt dann der zweite Teil mit der Überschrift: Rechtliche Beurteilung des Bankstundungsverfahrens. Hier nehmen die Ausführungen über die Anweisung im allgemeinen Recht zunächst einen ziemlich breiten Raum ein und ebenso die Beweisführung für die Auffassung, daß die Anweisung im Bankstundungsverfahren eine Anweisung des BGB. darstellt. Der Verfasser sieht dann weiterhin in dem Vertragsverhältnis zwischen der Deutschen Verkehrskreditbank und dem Verfrachter einen Krediteröffnungsvertrag, der nur gewissen Beschränkungen unterworfen ist. Die juristische Deutung des dreiseitigen Frachtstundungsverhältnisses hat schon andere vor dem Verfasser beschäftigt. In dieser Beziehung sei vor allem auf den Artikel „Die Frachtstundung" von Rechtsanwalt Dr. Micke, Berlin, in Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Band 58, Heft 1, Seite 34 ff. hingewiesen. Dr. Micke sieht in dem Frachtstundungsvertrag im wesentlichen einen Werkvertrag in Verbindung mit einem Schuldübernahmevertrage. Die Anerkennung der Anweisungen als solche des BGB. lehnt er aus-

drücklich ab. Folgt man der Auffassung des Dr. Micke, so sieht man, daß sich auf diesem Wege die Beziehungen zwischen den drei am Vertragsverhältnis beteiligten Seiten — Reichsbahn — Deutsche Verkehrskreditbank — Kunde — wesentlich zwangloser und einfacher juristisch erfassen lassen und daß man dabei zu befriedigenderen Ergebnissen kommt. Auch in den Einzelheiten ergeben sich an manchen Stellen Auffassungen, denen man nicht ohne weiteres zu folgen vermag. Wenn z. B. auf Seite 61/62 bewiesen werden soll, daß die Reichsbahn aus HGB. §§ 453, 471 und EVO. §§ 1 und 3 heraus verpflichtet sei, einem Verkehrtreibenden Frachtstundung zu gewähren, „da dieses Verfahren ein Hilfsgeschäft des Beförderungsgeschäftes ist", so muß man diese Auffassung ablehnen. Der § 1 EVO. regelt lediglich den örtlichen Geltungsbereich der EVO.; § 453 HGB. und § 3 EVO. belegen die Eisenbahn mit dem Beförderungszwang, d. h. sie stecken der Eisenbahn die Grenzen, innerhalb deren sie zum Abschluß eines Beförderungsvertrages verpflichtet ist. Die Verpflichtung der Bahn, alle Verkehrtreibenden gleich zu behandeln, bezieht sich nur auf das reine Beförderungsgeschäft, das in der EVO. geregelt ist. Eine Anwendung dieses Grundsatzes auf Nebengeschäfte ist nicht zulässig, soweit nicht die EVO. ausdrücklich Ausnahmen bestimmt, wie z. B. bei der bahnamtlichen Rollfuhr. Sie würde zu unhaltbaren Konsequenzen führen. So würde z. B. eine Abweichung von den Frachtstundungsbedingungen durch Vereinbarung zwischen Bank und Frachtzahler in der jetzigen einfachen Weise der Vereinbarung unmöglich sein. Denn wenn die Bahn aus der EVO. heraus verpflichtet wäre, Frachtstundung zu gewähren, so müßte diese Verpflichtung in allen Fällen den gleichen Umfang haben.

Es kann nicht Aufgabe der gegenwärtigen Besprechung des Buches sein, eine ins Einzelne gehende Beurteilung der juristischen Auffassung des Verfassers zu geben. Der Verfasser hat sich mit einer Materie befaßt, die leider noch sehr wenig in der Literatur und noch weniger durch Gerichtsentscheidungen juristisch beleuchtet und zerlegt worden ist. Er bringt wohlüberlegte und begründete Ansichten zum Ausdruck, die auch für den Juristen, der sich ihnen nicht anschließen zu können glaubt, Anreiz geben, sich mit interessanten juristischen Konstruktionen zu befassen. Das gilt nicht nur für die Juristen, die in der Eisenbahnverwaltung tätig sind, sondern auch für alle anderen Juristen, die, wie vor allem Richter und Rechtsanwälte, jederzeit in die Lage kommen können, sich beruflich mit dem Bankstundungsverfahren befassen zu müssen. Es wäre hocherfreulich, wenn das Buch die Debatte über das Verfahren in Gang bringen würde. Aber auch für den Eisenbahnbeamten, der täglich mit der Bankstundung zu arbeiten hat, bietet das Buch vielfache Anregung. Vor allem aber wäre es zu begrüßen, wenn das Buch recht vielen Verkehrtreibenden Anlaß bieten würde, die Art ihrer Frachtenzahlung einer Nachprüfung zu unterziehen. Es ist nicht zu bezweifeln, daß das Bankstundungsverfahren dadurch viele neue Anhänger gewinnen würde, ein Erfolg, der im Interesse aller Beteiligten nur zu begrüßen wäre. *Dr. Reinige.*

Deutscher Reichsbahnkalender 1936. 10. Jahrgang. Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn. Konkordia-Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig. Preis 3,20 RM.

Der Jahrgang 1936 steht unter dem Geleitwort „Was Dir die Deutsche Reichsbahn sein will". Unter dieses Geleitwort sind Bilder gestellt, die von den verschiedenen Dienstzweigen der Eisenbahn zeugen, von den Leistungen der Reichsbahn im Reisedienst und Güterverkehr und von ihrer großen Bedeutung als deutsches Nationalvermögen und als größter Arbeitgeber der deutschen Wirtschaft. Daneben bringt der neue Kalender wieder eine Reihe interessanter Blätter aus der Geschichte der deutschen Eisenbahnen, Bilder von der Reichsbahn im dritten Reich, aus dem Betrieb der Reichsbahn, aus dem im letzten Jahr besonders gepflegten Gebiet der Schönheit der Arbeit, aus der Zusammenarbeit der Reichsbahn mit anderen Verkehrsmitteln und mit der allgemeinen Wirtschaft. Eine größere Anzahl Blätter unter dem Leitwort „Mit der Reichsbahn durch Deutsche Lande" bringt — wie alljährlich — wieder schöne Landschaftsbilder aus dem deutschen Vaterland.

Alle Bilder, die nach Angabe des Geleitworts in diesem Jahrgang mehr als früher von Eisenbahnern selber zusammengetragen worden sind, sind in der Wiedergabe klar und schön. So ist der Kalender mit seiner bunten und interessanten Fülle von Bildern von der Reichsbahn wieder eine Freude für jeden, der ihn durchblättert, und ein vorzügliches Mittel, jedem deutschen Volksgenossen, ob Eisenbahner oder nicht, seine Reichsbahn nahe zu bringen. *Dr. Genest.*

Feucht, Carl, Reichsbahnamtsrat. Dienstvorschrift über die Behandlung der Personalangelegenheiten der Arbeiter (Bepa). Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin W 9. 109 Seiten. Preis 1,— RM.

Während die „Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn" (Dilo), die erste auf Grund von § 16 des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben erlassene Dienstordnung einer großen öffentlichen Verwaltung, die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Reichsbahnarbeiters enthält, regelt die unscheinbarere Bepa alle formalen Vorgänge der Einstellung, der verwaltungsmäßigen Betreuung des Arbeiters und des Ausscheidens. Sie hat damit auch Aufgaben der früheren „Arbeitsordnung" übernommen, deren überwiegender Inhalt, die Regelung der Dienstpflichten, gemäß dem geänderten Charakter des nationalsozialistischen Arbeitsverhältnisses Grundpfeiler der Dilo geworden ist. Die Bepa enthält nicht nur innerdienstliche Anweisungen für die mit Arbeiterangelegenheiten befaßten Beamten; sie schafft auch Pflichten der Verwaltung gegenüber dem Gefolgsmann und umgekehrt des Gefolgsmannes gegenüber der Verwaltung; der Gefolgsmann erfüllt mit ihnen allerdings vorzugsweise Pflichten gegen sich selbst, indem er seine Personalpapiere

in Ordnung halten hilft und sich damit gerechte Entlohnung und Fortkommen sichert. Allerlei materielles Recht beeinflußt die formale Behandlung der Arbeiterangelegenheiten. Daß das vorliegende Erläuterungsbuch über die Verdeutlichung der Bepa-Bestimmungen hinaus ihre vielfach im materiellen Recht wurzelnden Gründe bespricht (staatliche Arbeitsvermittlung, Arbeitseinsatz, Gewerberecht, Anspruch auf Zeugnis, Strafregistervorschriften), macht es zu einem willkommenen Hilfsmittel für die Dienststellen. Die erfreulich klar gefaßten Anmerkungen dienen dem Ziele einer gerechten und einheitlichen Behandlung der Personalangelegenheiten der Arbeiter. *Theobald.*

Das Enteignungsrecht des Bundes. Textausgabe mit Einleitung, Erläuterungen und Sachregister. Herausgegeben von Dr. jur. Fritz Heß, Sekretär der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen. Verlag Stämpflie & Cie., Bern. 1. Lieferung 1932. 12 Fr. 2. Lieferung 1935. 10 Fr. 524 S.

Am 1. Januar 1932 ist in der Schweiz das neue Enteignungsgesetz vom 20. Juni 1930 in Kraft getreten. Bis dahin hatte das alte Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 gegolten, das für die damalige Zeit und auch lange hinaus eine vorzügliche Lösung darstellte. Allmählich hatte sich aber doch das Bedürfnis herausgestellt, die Bestimmungen über das Verfahren etwas genauer zu gestalten und in Anlehnung an das am 1. Januar 1912 in Kraft tretende Zivilgesetzbuch auch die Vollziehung der Enteignung neu zu regeln. So bringt das neue Enteignungsgesetz gegenüber dem alten in formeller Hinsicht eine ganze Anzahl Neuerungen, insbesondere die Neueinführung eines Einigungsverfahrens vor dem Präsidenten der Schätzungskommission, das zwischen den Abschluß der Planauflage und den Beginn des Schätzungsverfahrens eingeschaltet ist; eine Neuerung, deren Zweckmäßigkeit in dem Kommentar wohl nicht mit Unrecht in Zweifel gezogen wird mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Verzögerung und Verteuerung des Verfahrens.

In materieller Hinsicht sind folgende Neuerungen bemerkenswert: Ermöglichung der Naturalentschädigung an Stelle der Geldentschädigung, neue Bestimmungen über Erhaltung von Kulturland und den Schutz des Landschaftsbildes, Besserstellung der Enteigneten bei der Anmeldung der Entschädigung. Keine wesentlichen Änderungen erfuhren die materiellen Entschädigungsgrundsätze. Soweit das neue Gesetz hier ausführlichere Vorschriften enthält, handelt es sich in der Regel nur um die Kodifikation der durch die Rechtsprechung des Bundesgerichts über die Auslegung des bisherigen Gesetzes entwickelten Richtlinien. Die bisherige Rechtsprechung auf dem Gebiet der Entschädigung behält daher auch unter der Herrschaft des neuen Gesetzes ihren Wert.

Das vorliegende Werk will die Einführung des neuen Enteignungsgesetzes für die Praxis erleichtern. Die Erläuterungen, die zum Enteignungsgesetz gegeben sind, sollen keinen erschöpfenden wissenschaft-

lichen Kommentar darstellen. Verarbeitet ist in erster Linie das Material, das in der bundesrätlichen Botschaft, den Verhandlungen der Bundesversammlung, dem maßgebenden Kommentar von Oetiker zum alten Expropriationsgesetz und in der Rechtsprechung des Bundesgerichts enthalten ist. Dagegen ist die Berücksichtigung der umfangreichen in- und ausländischen Literatur auf das notwendigste beschränkt. Immerhin ist hier gerade die deutsche Eisenbahnliteratur mehrfach berücksichtigt und erwähnt, so z. B. das Handbuch von Fritsch, die frühere Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und das Archiv für Eisenbahnwesen mit dem Artikel von Dr. Durniok über die Entstehung des heutigen Enteignungsrechts aus den Besonderheiten des Eisenbahnbaus.

Außer dem Enteignungsgesetz und dessen Erläuterungen enthält das Werk noch alle sonstigen Gesetze, Erlasse und Vorschriften, die mit dem Enteignungsrecht im Zusammenhang stehen; darunter z. B. auch die einschlägigen Artikel des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872.

Es wäre — besonders mit Rücksicht auf die zur Zeit im Gange befindlichen Arbeiten zur Schaffung eines deutschen Reichsenteignungsrechts — reizvoll und interessant, Vergleiche zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Enteignungsrecht zu ziehen, wozu die vorliegenden Erläuterungen wertvolles Material bieten würden. Eine solche Betrachtung würde jedoch über den Rahmen der Besprechung hinausführen und muß hier unterbleiben. Aber allen denen, die sich mit dem deutschen Enteignungsrecht und seiner Reform befassen, kann das vorliegende Werk mit seinem umfangreichen Material empfohlen werden. Sie werden manche Anregung daraus empfangen können.

Dr. Genest.

Ungarisches Wirtschaftsjahrbuch, 11. Jahrgang 1935. Unter Mitwirkung von Fachmännern des Wirtschaftslebens und der Verwaltung herausgegeben von Dr. Gustav Gratz, Wirkl. Geh. Rat, Kgl. Ung. Minister a. D. Österreichischer Wirtschaftsverlag, Komm.-Ges. Payer & Co., Wien; Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8. 483 Seiten. Preis 15,— RM.

Der neueste Band des an dieser Stelle bereits öfter besprochenen ausgezeichneten Nachschlagewerks mit den Daten und Tatsachen des Wirtschaftsjahres 1934/35 liegt nunmehr vor. Der Inhalt des diesjährigen Buches hat dadurch erhebliche textliche Erweiterungen erfahren, daß insbesondere die Probleme des Agrarverfassungs- und Siedlungswesens gründlich erörtert wurden, Fragen, die für Ungarn im gegenwärtigen Augenblick der landwirtschaftlichen Besitzverteilung besonders aktuell sind. Auch die Abschnitte über die gegenwärtige Lage des Staatshaushalts — aus der Feder des früheren Finanzministers Tibor von Kallay — über die Geldinstitute, die öffentlichen Arbeiten

und Wohnbauten und die neueren Ereignisse auf dem Gebiete der gewerblichen Sozialpolitik sind wesentlich erweitert worden. Auch verdienen die Kapitel über die heutigen Handelsverträge und über die Ergebnisse der Devisenbewirtschaftung sowie die Behandlung der internationalen Währungslage ganz besonders hervorgehoben zu werden. Neu hinzugekommen ist der Abschnitt über Forstwesen und das neue Forstgesetz.

Über das Verkehrswesen geben die 3 Abschnitte: Eisenbahn- und Automobilwesen, Stromschiffahrt und Post, Telegraph, Telephon und Radio aufschlußreiche Auskunft.

Aus den für die Leser des Archivs besonders interessanten Abhandlungen über das Eisenbahnwesen ergibt sich, daß die auf den meisten Gebieten des Wirtschaftslebens sich zeigenden Ansätze eines konjunkturellen Aufschwungs auch ihre Wirkungen auf die Geschäftsgebarung der Staatsbahnen ausübten. Die Besserung setzte sich im ganzen Verlaufe des Berichtsjahres fort, und in jedem Monat war ein erneutes Ansteigen des Verkehrs zu beobachten. Die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in den letzten Jahren zeigt die folgende Übersicht:

Übersicht 1

Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der kgl. ungarischen Staatsbahnen

Jahr	Einnahmen		Ausgaben		Überschuß (+)	Fehlbetrag (—)
	Mill. Pengö	1928/29 = 100	Mill. Pengö	1928/29 = 100	Mill. Pengö	
1927/28	297	97	289	95	+ 8	—
1928/29	306	100	304	100	+ 2	—
1929/30	287	94	286	94	+ 1	—
1930/31	247	81	276	91	—	— 19
1931/32	214	70	252	83	—	— 38
1932/33	195	64	254	84	—	— 59
1933/34	209	68	264	87	—	— 55

Für das Geschäftsjahr 1933/34 ergaben sich somit gegenüber dem Vorjahre Mehreinnahmen in der Höhe von rund 14 Mill. P., das sind etwa 7 %, aber auch Mehrausgaben von rund 10 Mill. P. oder 4 %. Der Fehlbetrag konnte somit von 59 Mill. P. auf 55 Mill. P. zurückgeführt werden, was auch in einer Verbesserung der Betriebszahl von 129,93 im Jahre 1932/33 auf 126,16 im Jahre 1933/34 zum Ausdruck kam. Aus der Übersicht ist ferner zu ersehen, daß die Einnahmeentwicklung ihren Tiefpunkt im Geschäftsjahre 1932/33 erreicht hatte mit einem Rückgang gegenüber dem Bestjahre 1928/29 von rund 36 %. Die Ausgaben waren lange nicht so stark gedrosselt worden, wie es dem Einnahmerückgang entsprochen hätte. Sie blieben im Tiefpunkt, der hier bereits im Jahre 1931/32 erreicht war, nur 17 % hinter dem Höchstpunkt im Jahre 1928/29 zurück.

Im Verhältnis zum Vorjahre hatten sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um rund 3 % vermindert; aus dem Güterverkehr waren sie dagegen um rund 13 % gestiegen. Die Verminderung der Einnahmen im Personenverkehr, die trotz des verhältnismäßig ansehnlichen Anwachsens der nutzbringenden Leistungen eingetreten war, gründet sich auf die noch immer andauernde Abwanderung in die billigeren Wagenklassen sowie auf die stärkere Inanspruchnahme von Fahrvergünstigungen, die durch die geschwächte Kaufkraft des reisenden Publikums verursacht wurde. Auch beim Güterverkehr war bei den Einnahmen ein prozentual geringeres Steigen als bei den gewinnbringenden Leistungen feststellbar, was seinen Grund teils in der erheblichen Anzahl von neu gewährten Ausnahmetarifen findet, teils darin, daß ein großer Teil des Verkehrszuwachses aus Gütern der niedrigeren Tarifklassen bestand.

Über die Verteilung der Ausgaben, die gegenüber dem Vorjahre um rund 4 % höher waren, gibt die nachstehende Übersicht 2 aufschlußreiche Auskunft. Danach sind die Personal- und Sachausgaben sowie die Ausgaben für die gesamten mit dem Betrieb zusammenhängenden Ausgabeposten trotz des vorhandenen Verkehrszuwachses weiter verringert worden. Angestiegen sind dagegen die verschiedenen Ausgaben, die Aufwendungen für Ruhestandsgelder, Schuldentilgung und Zinsendienst.

Übersicht 2

Verteilung der Ausgaben auf die einzelnen Ausgabetitel
(in 1000 Pengö)

Ausgabetitel	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
Personalausgaben . .	98 608	98 941	94 520	86 265	80 770	76 087
Sachausgaben	3 249	3 436	2 914	2 771	2 584	2 566
Betriebs- und Werkstättendienst, Erhaltung und Erneuerung	117 487	94 089	87 069	78 702	88 501	82 506
Verschiedene Ausgaben und Ruhegelder . .	70 454	73 702	75 528	71 870	72 552	76 800
Schuldentilgung und Zinsendienst	13 811	15 338	16 332	12 776	9 297	25 846
Zusammen . .	303 611	285 508	276 366	252 386	253 904	263 805

Die allgemeine Besserung im Wirtschaftsleben hatte naturgemäß ein entsprechendes Ansteigen der Betriebs- und Verkehrsleistungen bei den Staatsbahnen zur Folge. Ihre Entwicklung hatte im vergangenen Geschäftsjahr allgemein ihren Tiefpunkt erreicht und ist seitdem wieder im Aufstieg begriffen (vgl. Übersicht 3).

Übersicht 3

Entwicklung der Betriebs- und Verkehrsleistungen der kgl. ungarischen Staatsbahnen

(Angaben in Tausend)

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Zugkm	Beförderte Reisende	Zugkm	Beförderte Tonnen
1929/30	31 230	87 053	10 709	33 408
1930/31	30 548	75 847	9 449	28 308
1931/32	28 003	57 380	8 469	20 124
1932/33	30 109	54 516	8 061	16 248
1933/34	30 686	58 256	8 843	18 756

Aus dem nun folgenden kurzen Kapitel über das Automobilwesen geht hervor, daß die starke Verminderung des Bestandes an Kraftfahrzeugen, welche in den letzten Jahren unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise eingetreten war, nicht nur zum Stillstand kam, sondern sich nunmehr eine erhebliche Besserung zeigte. Diese machte bis zum Jahresschluß 1934 bis zu rund 16 % aus.

Die Fortdauer der Weltwirtschaftskrise und die damit verbundenen währungs- und handelspolitischen Maßnahmen ließen auch im Jahre 1934 keine wesentliche Belebung des Güteraustausches zwischen den Donauländern aufkommen, so daß die Beschäftigung der Donauschiffahrt auch keineswegs zufriedenstellend war. Der Umfang des Warenverkehrs hatte sich im allgemeinen im Rahmen des vorangegangenen Jahres gehalten.

Wie in diesen soeben näher betrachteten Abschnitten über das Verkehrswesen, wird in den insgesamt 36 Abschnitten dieses Jahrbuches ein statistisch dokumentiertes ungeschminktes Bild der neuesten Entwicklung des ungarischen Wirtschaftslebens geboten und jedes Einzelgebiet in instruktiver und dabei anregender Weise beleuchtet. Das Werk gewährt einen tiefen Einblick in die Wirtschaftsverhältnisse nicht nur Ungarns, sondern — vorzugsweise in den Abschnitten über Handels- und Währungspolitik — auch des gesamten Donauraums, zum Teil auch unter Berücksichtigung der Beziehungen zur Weltwirtschaft.

Blasig.

Schaechterle, K., Dr.-Ing. Pfeiler und Widerlager von Brükken. VIII u. 207 Seiten mit 347 Textabbildungen. Berlin 1935. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geb. 15,80 RM.

Es fehlte bisher an einem Buche, das Pfeiler und Widerlager von Brücken im Zusammenhang erschöpfend behandelt. Das Buch Schaechterles, das in dem Sammelwerk „Das Bauen in Stahl" erscheint, hilft diesem dringenden Bedürfnis ab. Es behandelt aber nicht nur Pfeiler

und Widerlager stählerner Brücken, sondern die Pfeiler und Widerlager des gesamten Brückenbaus. Schaechterle geht bei der Bearbeitung des Stoffes von dem durchaus richtigen und außerordentlich wichtigen Grundsatz aus, daß Überbau, Pfeiler und Widerlager ein organisches Ganzes sein müssen, daß also Überbau und Unterbau nicht getrennt behandelt werden dürfen.

Das Buch ist in acht Kapitel gegliedert: I. Allgemeine Vorbemerkungen. II. Entwurfsgrundlagen. III. Gründungen. IV. Kräfte und zulässige Spannungen. V. Der Baugrund, Tragfähigkeit und zulässige Belastung. VI. Die Grundformen der Pfeiler und Widerlager aus Mauerwerk, Beton oder Eisenbeton. VII. Schutz der Pfeiler und Widerlager. VIII. Bauausführungen.

Das II. Kapitel enthält unter anderem sehr beachtenswerte Angaben über Lichtweiten, Bauhöhen und Baugrundverhältnisse. Im III. Kapitel werden alle Arten der Gründung erörtert, auch die neuartige Bodenverfestigung. Das IV. Kapitel bringt sehr gute theoretische Abhandlungen über die Beanspruchung von Pfeilern und Widerlagern. Im V. Kapitel, das von der Tragfähigkeit und der zulässigen Belastung des Baugrundes handelt, werden die neuzeitlichen Ergebnisse der Baugrundforschung und die verschiedenen Arten zur Ermittelung der zulässigen Belastung des Baugrundes erläutert. Im VI. Kapitel, das die Grundformen der Pfeiler und Widerlager ausgezeichnet behandelt, möchte man in einer neuen Auflage die schwierige Frage der Ausbildung solcher Pfeiler, an denen der Übergang von stählernen Überbauten mit tiefliegender Fahrbahn zu Überbauten mit hochliegender Fahrbahn liegt, erörtert wissen. Das wichtige VIII. Kapitel, das über die Hälfte des Buches einnimmt, bringt eine Fülle von Bauausführungen auf den verschiedensten Gebieten des Brückenbaus. Wir finden in diesem Kapitel auch Vergleichsentwürfe mit statischen Berechnungen zur Ermittelung der wirtschaftlich besten Form. Ein breiter Raum ist der Gestaltung der Reichsautobahnbrücken vorbehalten. Auch in den letzten Jahren durchgeführte schwierige große Brückenbauten, so z. B. der Bau der Beltbrücke und verschiedener großer Reichsbahnbrücken werden erläutert.

Das Buch kommt zur rechten Zeit. Durch den Bau der vielen Reichsautobahnbrücken, die auch in schönheitlicher Hinsicht allen Anforderungen genügen sollen, ist die Frage nach der guten Gestaltung der Pfeiler und Widerlager der Brücken in Fluß gekommen. Das Studium des Buches sei allen Brückeningenieuren warm empfohlen; es wird ihnen ein vorzüglicher Ratgeber bei der Lösung ihrer schwierigen Aufgaben sein.

Schaper.

O. Blunck, Reichsbahnoberrat. Der gerechte Preis für massive Ingenieurbauten. Berlin 1935. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Steif geheftet 6 RM.

Welche großen Preisunterschiede in den Angeboten gerade bei Ausschreibungen von massiven Ingenieurbauten und namentlich zu Zeiten von Wirtschaftskrisen festzustellen sind, ist allgemein bekannt. Die

Gründe hierfür sind verschiedener Art. Teils werden die zu erfüllenden Leistungen unterschätzt und die zu deckenden Unkosten verkannt und deshalb zu niedrige Preise abgegeben; teils aber versuchen Unternehmer durch absichtlich niedrige Kalkulation den Auftrag für die Herstellung des Bauwerks zunächst überhaupt einmal zu erhalten in der Hoffnung, sich dann später durch Nachforderung oder höhere Preise für zusätzliche Ausführungen schadlos zu halten bzw. durch Vorspiegelung eines zu erwartenden günstigen Ergebnisses des Bauauftrags ihren etwa schwindenden Kredit zu heben. Um dem Auftraggeber bei der Entscheidung über die Vergebung die Möglichkeit zu geben, Angebote mit Schleuderpreisen von vornherein ausschalten zu können, ist in die heute allgemein maßgebende Verdingungsordnung für Bauleistungen ausdrücklich die Vorschrift aufgenommen worden, daß Angebote, deren Preise in offenbarem Mißverhältnis zur Leistung stehen, auszuschließen sind. Der Zuschlag ist auf das Angebot zu erteilen, das unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte als das annehmbarste erscheint. Die Angebote hiernach zu beurteilen, den gerechten Preis nach den maßgebenden Gesichtspunkten zu ermitteln und eine richtige Entscheidung zu treffen, ist eine schwierige Aufgabe. Als gerecht kann der Preis angesehen werden, der die Selbstkosten eines Betriebes zuzüglich eines angemessenen Zuschlages für Risiko und Gewinn unter der Voraussetzung deckt, daß einwandfreie Arbeit geliefert wird und der Betrieb voll beschäftigt ist. Für die richtige Bestimmung der Selbstkosten sind von maßgebender Bedeutung die richtige Ermittlung des Arbeitsaufwandes und der allgemeinen Geschäftsunkosten. Das Risiko ist vor allem davon abhängig, ob der Arbeitsaufwand mehr oder weniger richtig eingeschätzt worden ist, die Leistungsfähigkeit der zur Verfügung stehenden Arbeiter, die örtlichen Verhältnisse, das Bauwetter u. a. entsprechend berücksichtigt worden sind.

An einem praktischen Beispiel, der Herstellung einer Wegunterführung auf freier Strecke in einem bestehenden Eisenbahndamm, versucht der Verfasser festzustellen, wie man einheitliche Grundlagen für die Kostenberechnung und Preisprüfung gewinnen kann.

Auf Grund eines Leistungsverzeichnisses für diese Bauausführung und eines Leistungsberichts über die für die verschiedenen Arbeitsleistungen tatsächlich aufgewendeten Stunden wird eine Nachkalkulation durchgeführt und werden Betrachtungen über die allgemeinen Geschäftsunkosten angestellt. Es folgen weiter Angaben über die Ermittelung und Verteilung der Zuschläge für Geschäftsunkosten, Risiko und Gewinn und anschließend die Entwicklung eines neuen Kostenberechnungsverfahrens, des „Stoffzifferverfahrens". Zur Erläuterung des Stoffzifferverfahrens wird auf besonderem Vordruck eine Musterkalkulation aufgestellt. Bei Benutzung der gegebenen Tabellen ist seine Anwendung einfach. Die Größe der Unkostenzuschläge wird in erster Linie von dem Durchschnittsverhältnis der Stoff- zu den Lohnanteilen einer größeren Anzahl von Bauausführungen in Abhängigkeit gebracht; in jedem Einzelfalle, in dem das Verhältnis der Stoff- zu den Lohnanteilen von dem Durchschnittsverhältnis abweicht, kann eine Korrektur vorgenommen werden,

so daß bei einem höheren Stoffanteil der Unkostenzuschlag für den Lohnanteil in angemessener Weise verringert und umgekehrt bei kleinerem Stoffanteil, wie z. B. bei Lieferung der Baustoffe durch den Auftraggeber, der Unkostenzuschlag für den Lohnanteil entsprechend höher wird. Die Ergebnisse bei diesem Verfahren sind also weniger schwankend und daher auch gerecht, was unbedingt als Vorzug gegenüber anderen Verfahren angesehen werden muß.

Wie der Verfasser in seinem Vorwort selbst sagt, soll die vorliegende Abhandlung, die außerdem noch mancherlei Winke für die Durchführung von Kostenberechnungen und für die Regelung des Verdingungswesens enthält, lediglich dazu beitragen, die Maßnahmen zur Erzielung volkswirtschaftlich gesunder Preise für massive Ingenieurbauten zu unterstützen. Wenn auch der gesamte verarbeitete Stoff allgemein etwas übersichtlicher hätte dargestellt werden können, so wird dieser Zweck doch erreicht.

Wichtig bleibt als Grundlage für die gerechte Preisermittlung vor allem die Untersuchung und Kontrolle der für die verschiedenen Arbeitsleistungen erforderlichen Stunden. Und deshalb ist es wünschenswert, wenn, der Anregung des Verfassers folgend, die bauausführenden Stellen dazu angehalten würden, durch sorgfältige statistische Aufzeichnungen der für die einzelnen Arbeitsverrichtungen erforderlichen Stunden den Arbeitsaufwand zu kontrollieren, die Ergebnisse dieser Kontrolle systematisch auszuwerten und der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Die vom Verfasser vorgeschlagenen neuen Vordrucke zu statistischen Ermittelungen des Stundenaufwandes für die einzelnen Bauleistungen werden zweckmäßigerweise dabei zur Verwendung vorzuschreiben sein. *J. Kuhnke-Berlin.*

Lübsen, W., Dr.-Ing. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive durch konstruktive Maßnahmen zur Senkung des Brennstoffverbrauchs. VIII/104 Seiten mit 25 Abbildungen. Verlag Julius Springer, Berlin 1935. Preis 7,50 RM.

Im Zeichen der Motorisierung besteht allzu leicht die Neigung, die Bedeutung zu unterschätzen, die der Dampflokomotive, dem wichtigsten Triebfahrzeug der Eisenbahnen, in dem Verkehr der Gegenwart und Zukunft noch zukommt. Deshalb ist die Herausgabe der vorliegenden Schrift, die einen Überblick über die wichtigsten baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Erhöhung der Leistung der Dampflokomotive zu geben und kritisch zu würdigen versucht, als durchaus zeitgemäß zu begrüßen.

Der Verfasser stützt sich hierbei auf ein sehr gründliches Studium des Fachschrifttums sowie zahlreiche noch nicht veröffentlichte Unterlagen von Eisenbahnverwaltungen und Herstellerfirmen des In- und Auslandes. Die seit Einführung des Verbundverfahrens zur Verbesserung der thermischen Energieumsetzung auf der Dampflokomotive began-

genen Wege werden beschrieben. Ihre Wirtschaftlichkeit wird an Hand von Betriebsergebnissen näher durchleuchtet. Wenn man hierbei den vom Verfasser vertretenen Ansichten nicht allenthalben beipflichten kann, so ist dies kein Nachteil des Buches, denn gerade hierdurch wird manche Anregung zur ausführlichen Erörterung einzelner Fragen gegeben werden. Die Zweckmäßigkeit mancher der behandelten Verbesserungen ist stark umstritten, da häufig der Mehraufwand an Anlagekapital und Unterhaltungskosten sowie die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit nicht mit den Ersparnissen auf dem Kohlenkonto in Einklang zu bringen sind.

Nach einem geschichtlichen Überblick behandelt der Verfasser die verschiedenen Verbesserungen am Kessel, und zwar die mechanische Rostbeschickung, Kohlenstaubfeuerung, Einbauten in die Feuerbüchse, insbesondere Feuerbüchswasserkammern, den neuzeitlichen Langrohrkessel, Sondersiederohre, Verbesserungen am Überhitzer, Speisewasservorwärmung, Speisewasserreinigung und Verbesserungen am Blasrohr. Weitere Kapitel sind den Maßnahmen gewidmet, die eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Steigerung des Druckgefälles nach oben und nach unten anstreben. Hierunter fallen die Mitteldrucklokomotiven mit normalem Heizrohrkessel und Sonderkesselbauarten, die Hochdrucklokomotiven und die teils mit Kondensation, teils mit Auspuff arbeitenden Turbinenlokomotiven. Die dritte Gruppe umfaßt bauliche Änderungen an der Lokomotivmaschine, die Einführung der doppelten Dampfdehnung, Verbesserungen an der Steuerung und die Ventilsteuerungen. Am Schluß wird die Verwertung der einzelnen Maßnahmen beim Umbau vorhandener Lokomotiven sowie beim Lokomotivneubau erörtert und ein Wirtschaftlichkeitsvergleich der Verbesserungsvorschläge gegeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Schrift einen ausgezeichneten Überblick über die Bestrebungen zur Verbesserung der Dampflokomotive gibt und deshalb allen daran interessierten Fachkreisen, besonders aber dem technischen Nachwuchs angelegentlichst empfohlen werden kann. *F. Flemming.*

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Im Januar 1936 erscheint im Verlag für Staatswissenschaften und Geschichte, Berlin W 50, eine neue Zeitschrift unter dem Titel „Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen". Herausgeber sind: Geh. Regierungsrat Dr. Fritz Müller, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium sowie Geh. Regierungsrat i. R. Ernst Meyer. Geheimrat Meyer war bisher Mitherausgeber der im gleichen Verlag erschienenen „Eisenbahn- und Verkehrsrechtlichen Abhandlungen und Entscheidungen", welche künftig nicht mehr herausgegeben werden.

Die neue Zeitschrift erscheint in Abständen von 6 Wochen. Preis für den Band, 4 Hefte, 20 RM.

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Hoeltzel, Dr. Max. Aus der Frühzeit der Eisenbahnen. 111 Seiten. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24. Preis 4,— RM.

Pollaczek, Dr. Gustav. Grundzüge des französischen Eisenbahnfrachtrechts. 111 Seiten. Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger A. Freud, Wien I, Biberstraße 16. Preis 12,— Schillinge.

Spethmann, Dr. Hans. Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien. 62 Seiten. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. O. Preis 3,— RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 42 bis 50. Vom 19. Oktober bis 14. Dezember 1935.

(42:) Der neue Kilometerzeiger der Ö. B. B. — (45:) Geheime Begünstigungen. Ein Vorschlag zu ihrer Beseitigung. — (46 u. 49:) Die Verschubnebengebühr. — (47:) Das Zusatzmarkverfahren für den Frachtenausgleich im Deutschen Seehafenverkehr. — (48:) Zum Thema: Geheime Begünstigungen. — (50:) Tschechoslowakisch-jugoslawischer Seehafentarif.

Der Bauingenieur. Berlin.

16. Jahrg. Heft 49/50. Vom 6. Dezember 1935.

Die Brücke über den Neckar im Zuge der Kraftfahrbahn Frankfurt (M.) —Heidelberg—Mannheim.

Die Bautechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 45 bis 54. Vom 18. Oktober bis 13. Dezember 1935.

(45:) Die Rheinbrücke Neuwied. — (46—47:) Die Mangfallbrücke der Reichsautobahn München—Landesgrenze. — (48:) Die Sicherheit von Bogenbrücken aus Beton und aus Stahl. — (49—51:) Umbau der Rheinbrücke zwischen Koblenz und Pfaffendorf. — (51:) Zur Ausbildung der Bauingenieure in Vermessungskunde. — (53:) Die Einwirkung des Bergbaus auf die Eisenbahn. — (54:) Deutsche Brückenlieferungen für Südamerika.

Braunkohle. Halle a. d. S.

34. Jahrg. Heft 42. Vom 19. Oktober 1935.

Zur Haftung des Bergwerksbesitzers für Bergschäden gemäß den §§ 148 ff. A. B. G. mit neuester Rechtsprechung des Reichsgerichts.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 196. Oktober 1935.

Eisenbahnverkehrswerbung. — Der Beförderungsvertrag, Ursprung und Bedeutung. — Das Interesse an der Reise. — Entstehung, Verwendung und Zukunft der Eisenbahnen. — Abschlußbericht des Eisenbahnausschusses.

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 20 bis 23. Vom 25. Oktober bis 10. Dezember 1935.

(20:) Le service d'hiver des grands réseaux. — (21:) La réforme des tarifs des chemins de fer pour les expéditions de 0 à 1000 kilogrammes. — (22:) Les décrets — lois et les transports. — (23:) Deux politiques ferroviaires: Grande-Bretagne-France. Les résultats d'„Air-France" en 1935.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

69. Jahrg. Nr. 44. Vom 30. Oktober 1935.

Das neue Bahnhofsgebäude in Glogau.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

32. Jahrg. Nr. 48 bis 51. Vom 21. November bis 12. Dezember 1935.

(48:) Zur Finanzlage der Reichsbahn. — Reform der Gütertarife. — (49:) Gas und Elektrizität in der deutschen Energiewirtschaft. — (51:) Ständige Tarifkommission.

Eesti Raudtee. Tallinn.

14. Jahrg. Nr. 2—5. 1935.

(2:) Neue Vergünstigungen im Personen- und Gepäckverkehr auf den estländischen Staatsbahnen. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934. — Der neue Gütertarif der estländischen Staatsbahnen. — (3—4:) Die Verwaltungssonderzüge der estischen Staatsbahnen im Jahr 1934/35. — Von den niederländischen Eisenbahnen. — (3:) Von den Fahrzeugen der lettischen Staatsbahnen. — (4:) Von der Organisation des Werkstättenwesens auf den Eisenbahnen. — (5:) 100 Jahre deutsche Eisenbahnen und die Festjahrausstellung „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen" in Nürnberg.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin.

58. Band. Heft 3/4. November 1935.

Neues Strafrecht. — Die Reichsluftfahrtverwaltung. — Das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. März 1935. — Zur Rechtsnatur der Reichsautobahnen. — Welches Gewicht ist der Frachtberechnung zugrunde zu legen? — Fracht, Nebengebühren und Unkosten nach dem kommenden IÜG.

Das Eisenbahnwerk. Berlin.

Heft 6. Juni 1935.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahn und Werkarbeit.

Electrical Engineering. New York.

Band 54. Nr. 11. November 1935.

Flashing of Railway motors caused by brush jumping.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

53. Jahrg. Heft 42 bis 50. Vom 20. Oktober bis 15. Dezember 1935.

(42:) Schnellfahrende elektrische Leichttriebwagen der Schweizerischen Bundesbahnen. — (46:) Elektrische Zugförderung in Norwegen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

56. Jahrg. Heft 50. Vom 12. Dezember 1935.

Die dieselelektrischen Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn und ihre Steuerungen.

Engineering. London.

Band 140. Nr. 3641 bis 3647. Vom 25. Oktober bis 6. Dezember 1935.

(3641:) Stresses in the tyres of locomotive wheels. — (3644:) The London Midland and Scottish Railway locomotive „British Legion". — (3647:) The public works, roads and transport exhibition.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Heft 56. Oktober 1935.

Die Regelung des Kraftwagenverkehrs. — Bericht der Studienkommission über den Entwurf einer neuen Eisenbahnordnung. — Mit dem Schnelltriebwagen von Madrid nach Barcelona. — Die Umwandlungen im Berliner Stadtverkehr.

Le génie civil. Paris.

Band 107. Nr. 14 bis 23. Vom 5. Oktober bis 7. Dezember 1935.

(14:) Le pont métallique sur le Petit-Belt, entre le Iutland et l'île de Fionie (Danemark). — (18:) Les locomotives à vapeur et électriques à l'Exposition universelle de Bruxelles. — (21:) Les autorails. Doctrine générale de leur emploi et de leur construction. — (22:) Les autorails. Doctrine générale de leur emploi et de leur constitution. — (23:) L'emploi des ciments alumineux dans les travaux de haute montagne.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

4. Jahrg. Nr. 11/12. Vom November/Dezember 1935.

Aluminium im Rollmaterial. — Leichterer Wagenbau bei meterspurigen Eisenbahnen.

Glasers Annalen. Berlin.

59. Jahrg. Band 117. Heft 10 bis 11. Vom 15. November bis 1. Dezember 1935.

(10:) Das Anfahren von Triebfahrzeugen. — Energiewirtschaft und Kraftverkehr. — (11:) 100 Jahre deutsche Eisenbahnen. — Neue Versuche mit Schnellzuglokomotiven, auch der Stromlinienform. — Die Schwingungsmeßeinrichtung der Lokomotivversuchsabteilung Grunewald. — Die Untergrundbahn von Chikago. — Der Stromlinienzug „Asia" der Südmandschurei-Bahn.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

15. Jahrg. Heft 24. Vom 1. Dezember 1935.

Jahrhundertfeier der ersten Eisenbahn auf reichsdeutschem Boden.

The journal of the institute of transport. London.

Band 17. Nr. 1 bis 2. Vom November bis Dezember 1935.

(1:) Progress in the coordination of transport in Great Britain. — Handling of heavy suburban traffic. — The desirability of monopolies in transport. — Some aspects of the work of the Ministry of Transport. (2:) Air transport in Great-Britain — some problems and needs. — The application of the diesel engine to traction on passenger lines and in shurting yards.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

64. Jahrg. Heft 48. Vom 30. November 1935.

Auswirkungen der Strafgesetznovelle vom 28. Juni 1935 auf das Straßenverkehrsrecht. — Konkreter Schadenersatz bei Verkehrsunfällen.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1935.

(10:) Die neuen Rekord-Schnellzugslokomotiven der Baltimore- und Ohio-Bahn. — Die Reichsbahn-Ausstellung in Nürnberg. Ein Gang durch die größte Eisenbahnschau der Welt. — Eisenbahntechnische Zeitfragen. — (11:) Zwei C 2 - h 2 - Stromlinien-Schnellfahr-Tenderlokomotiven, Reihe 61 der Deutschen Reichsbahn, gebaut von Henschel & Sohn in Kassel. — Die letzte Entwicklungsstufe der Reihe 60 der k. k. N. B. — Eisenbahntechnische Zeitfragen. — Die feierliche Eröffnung der Westbahn von Wien nach Salzburg am 12. August 1860 und ihr damaliger Lokomotiv-Bestand. — Vom Maschinendienst der französischen Eisenbahnen. — Belebung im internationalen Eisenbahnverkehr.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band VI. Nr. 11. Vom November 1935.

(11:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Die schmalspurigen Hauptbahnen. Über die Zuggeschwindigkeit. — Der Zeitfaktor in Wirtschaft und Statistik der Eisenbahnen. — Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Schnellzuglokomotiven bei der Französischen Ostbahn. — Die Mißerfolge mit den niederländischen Diesel-Zügen. — Selbsttätige Sicherungsanlagen bei der Brooklyn-Manhattan Transit. — Die neuzeitlichen Bestrebungen im Bau elektrischer Lokomotiven.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

90. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 15. Oktober bis 1. Dezember 1935.

(20:) Der Luftwiderstand der Eisenbahnfahrzeuge, insbesondere seine Vorausbestimmung im Windkanal. — Die Gesetze des Wärmeübergangs im Lokomotivlangkessel. — (21:) Kühlwagen für den Fährbootverkehr nach England. — „Baden" und „Deutschland", die neuen Bodensee-Motorschiffe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — Bekohlungsanlage im Personenbahnhof Mannheim. — Der Stand des Werkstättenwesens in seiner letzten Entwicklung. — (22:) Die Bremsausrüstung der amerikanischen Schnelltriebwagen mit Verzögerungsregelung. — Die Breda-Bremse für Güterzüge. — Neuere französische Lokomotiven. — (23:) Die Eisenbahnbrücke über die Mur bei Bruck. — Hebung der Straßenbrücke über den Rangierbahnhof in Nürnberg. — Die Genauigkeit von Gleisbogenabsteckungen und die verschiedenen Absteckverfahren. — Entwicklungsmöglichkeiten der Dampflokomotive. — Dritte Internationale Schienentagung vom 8. bis 12. September 1935 in Budapest. — Mineralöltagung.

Orient-Rundschau. Berlin.

17. Jahrg. Nr. 7. Vom 20. Oktober 1935.

Geschichte und Bedeutung der türkischen Eisenbahnen.

Railway Age. New York.

Band 99. Nr. 14 bis 22. Vom 5. Oktober bis 30. November 1935.

(14:) Illinois Central rebuilds 4,000 ft. of viaduct. — Six years of progress displayed. Railroad reorganizations from 1915 to 1933 analyzed. — Purchasing automotive supplies for Railroads. — Progress in crossing program. — (15:) Missouri Pacific completes filling of 53 trestles. — The Railways can come back. — Milwaukee opens system plant for dismantling equipment — Transportation versus politics. — Possibilities of the Diesel locomotive. — (16:) Accurate track scales — what are the requirements? — Feedwater heat booster. — Russia builds 4-14-4 locomotive. — Fire protection association holds meeting at Baltimore. — Maintaining safety at high speeds. — Passenger traffic officers meet at Cincinnati. — Report on stores handling. — Problems of truck regulation. — Electric work on the Railways. — (17:) Why the Diesel engine is a good Railroad tool. — Regulators discuss motor carrier act at annual convention. — Associated traffic clubs meet at Indianapolis. — Interlockings consolidated at Houston. — Safety conference held at Louisville. — (18:) „Mark Twain" Zephyr placed in service. — Roller bearing rods pass test service. — State planning boards see surplus of transport. — Railway buying big factor in industrial market. — Freight car loading exceeds 1934 total. — Report on crossing protection. — (19:) Santa Fé's new Diesel makes record run. Drying up the roadbed.

— British Railways attain high efficiency in L. c. l. handling. — (20:) Denver and Salt Lake lines Moffat tunnel with concrete. — Eastman urges labor-saving economies. — The coal industry and the Railroads. — Boston and Maine rail car equipped with supercharged Diesel engine. — (21:) Many influences affect trend of bridge design and construction. — Electric drive for Diesel motive power. — Welded underframes on Lehigh Valley cars. — Merge Railways into 20 systems. — Springless automatic drain valve. — Any-quantity live-stock shipping plan succesful. — (22:) Reduced rates continue to attract passenger business. — Merchandising passenger service increases revenues. — Mile-a-minute trains capture public imagination. — Contribution of equipment to better passenger traffic outlook. — Air conditioning of major importance in attracting traffic. — Appeal design in Railroad equipment. — The federal co-ordinator's report on passenger traffic. — Motor transport aids traffic recovery. — British Railways succeed in retaining passenger patronage.

The Railway Gazette. London.

Band 63. Nr. 16 bis 24. Vom 18. Oktober bis 13. Dezember 1935.

(16:) Automatic signalling on the Barmen-Elberfeld Railway. — New tunnel at Baltimore, Pennsylvania Railroad. — Mottram and Dinting marshalling yard, L. N. E. R. — New high-powered articulated American locomotive. — Lighting for permanent way works. — (17:) The repair of locomotive connecting rods. — Condensing goods locomotive for Russia. — Railways and road transport. — London transport country services organisation. — (18:) Motor trolley maintenance of permanent way in Argentina. — New 4-8-4 locomotives for China. — Wellington new station, New Zealand Railways. — New furnace and machine installations, Crewe works. — (19:) 30,000,000 scheme for Railway improvements. — Nigerian Railway workshops. — The commercial motor transport exhibition. — (20:) The repair of locomotive connecting rods. — New Pacific locomotives for South Africa. — Developments at Inchicore locomotive works, G. S. R., Ireland. — The „British Legion" engine, L. M. S. R. — (Supplement: Electric Railway traction.) (21:) Changing the signals in France. — A new radial Drilling machine. — New first class sleeping cars, L. M. S. R. — New petrol-driven rail and inspection cars for overseas. — (22:) The Winchfield Landslide, Southern Railway. — Electric signalling at Tofta, Sweden. — The Timmis bogie. — Remarkable results from French rebuilt engines. — Locomotive carriage and wagon shops, Nigerian Railway. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (Special issue:) Second overseas Railways number. — (23:) New 4-14-4 locomotive for the U. S. S. R. — Railway operating efficiency. — Motor trolley maintenance in Argentina. — New sleeper depot, G. W. R. — Large water softening plant at King's Cross, L. N. E. R. — (24:) New Belgian all-steel rolling stock. — 100 years of German Railways. — New metre-gauge locomotives for South America. — New L. M. S. research laboratory at Derby. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway Signaling. Chicago.

Oktober bis November 1935.

(Oktober:) Remote control on the T. a. N. O. — Electric interlocking involves three roads at Amarillo, Tex. — Collision on M. K. T. — Signaling rehabilation on Pennsylvania — Reading Seashore. — A.-C. primary power supply for auto-flag signals on the C. R. of N. J. — New York Central reconstructs interlocking destroyed by fire. — (November:) Stopping distance and signal spacing. — New signaling on the route of the C. a. N. W. „400". — Spring switch replaces mechanical interlocking. — Combination of interlockings on the Boston and Maine. — Accident at Railroad crossing. — Automatic interlocking in Texas. — Portable A-C-D-C test set. — Standardization of plans for highway crossing signals.

R. E. A. Der elektrische Betrieb. Berlin.

33. Jahrg. Heft 10/11. Oktober/November 1935.

Reserve- und Zusatzstromlieferung.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 43 bis 49. Vom 23. Oktober bis 4. Dezember 1935.

(43:) „Ihr und wir!" — 100 Jahre Great Western-Eisenbahn. — (44:) Die betrieblichen und baulichen Voraussetzungen für die Leistungssteigerung der Reichsbahn. — (45:) Die neue Rechnungsvorschrift. — (46:) Der Reichsbahnschiffsdienst auf dem Bodensee in seiner Entwicklung. — (47:) Neue Baustoffprüfstelle der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main). — Zu den Änderungen im Abnahmedienst. — (48:) Die Planfeststellung im Reichsbahn-Eisenbahnrecht. — (49:) Der Sinn der Nürnberger Jahrhundertfeier. — Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen in Nürnberg am 7. und 8. Dezember 1935.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 42 bis 43. Juli bis August 1935.

(42 u. 43:) Schwellentränkung. Einsparung von einer Million Schwellen im Jahr. — Konferenz über Arbeitsunfälle. — Finanzübersichten sowie statistische Verkehrs- und Betriebsangaben. — Beilage: Karte des Netzes der Kolumbischen National-Eisenbahnen.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

54. Jahrg. 2. Halbj. Nr. 5 bis 6. Vom November bis Dezember 1935.

(5:) Construction d'une rame articulée constituée de trois voitures légères, dans les ateliers de la Compagnie du Chemin de fer du Nord. — Le matériel de chemins de fer à l'exposition internationale de Bruxelles 1935. — (6:) Le train aérodynamique P.-L.-M. — Influence du carénage sur la résistance de l'air. — L'organisation technique du travail dans les ateliers généraux du matériel aux Chemins de fer de l'État. — Le matériel de Chemins de fer à l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles (1935).

Ruhr und Rhein. Essen.

16. Jahrg. Heft 43 bis 50. Vom 25. Oktober bis 13. Dezember 1935.

(43:) Zur künftigen Fahrplangestaltung bei der Reichsbahn. — (48:) Die Reichsautobahnen. — Der deutsche Luftverkehr. — (50:) Das verkehrspolitische Programm.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 106. Nr. 15 bis 22. Vom 12. Oktober bis 30. November 1935.

(15:) Neuere schweizerische Drehgestellbauarten. — (17:) Anfahrdiagramme bei Schnellzügen und Triebwagen. — (19:) Probleme großer Autotunnel in den Alpen. — (20:) Dieselelektrische Triebwagen von 270 PS für die Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. — (22:) Beitrag zum Um- und Neubau von Straßenbrücken.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

55. Jahrg. Heft 42 bis 50. Vom 17. Oktober bis 12. Dezember 1935.

(42:) Umwandlung des deutschen Eisenbahngütertarifwesens. — (48:) 75 Jahre Verein deutscher Eisenhüttenleute 1860 bis 1935. — (49:) Eisen und Eisenbahn. Zum hundertjährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn. — (50:) Die erste deutsche Eisenbahnschiene.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

17. Jahrgang. Heft 410 bis 412. Oktober bis November 1935.

(410:) Über die Eisenbahnneuordnung. Ratschläge für die Regierung. — Eisenbahn und Lastkraftwagen stehen sich gegenüber. — Spanischer Privatwagenverband, Beschädigungen in den Güterwagen. — (411:) Abschlußbericht des Ausschusses für die Eisenbahnneuordnung. — In Erwartung der neuen Bestimmungen über den Kraftwagenverkehr. — (412:) Scharfe Wendung in dem Streit zwischen Eisenbahn- und Kraftfahrunternehmen; Aufhebung der Verordnung vom August und Einberufung einer neuen Verkehrskonferenz. — Spanischer Privatwagenverband; Geschäftsbericht.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

14. Band. Heft 10 bis 11. 1935.

(10:) Untersuchungen zur Ausgleichungspflicht zwischen Bahn und Reisenden. — Zur Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik. — Der Besuchsrevers. — Soll bei Bemessung des Schmerzensgeldes das Vorhandensein einer Haftpflichtversicherung berücksichtigt werden? — (11:) Zum Enteignungsrecht des Unternehmens „Reichsautobahnen". — Die Personenbeförderung zu Lande im „Linienverkehr" und „Gelegenheitsverkehr". — Die Transportgefährdung nach dem Entwurf zum neuen deutschen Reichsstrafgesetzbuch. — Sind straßengleiche Eisenbahnüberfahrungen Kreuzungen?

Verkehrstechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 25. Oktober bis 5. Dezember 1935.

(20:) Die 30. Hauptversammlung des Reichsverbands Deutscher Verkehrsverwaltungen in Nürnberg. — Zur Riffelbildung auf Schienenfahrbahnflächen. — Die Genehmigung für den Gelegenheitsverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz. — (21:) Nationalsozialismus in den öffentlichen Betrieben. — Betriebserfahrungen mit dreiachsigen Gelenkwagen. — (22:) Die Bedeutung des Nahverkehrs für das deutsche Siedlungswerk. — Der Verkehr im Aufschwung. — Der Berliner Reichsautobahn-Ring. — (23:) Die Aussichten für die öffentlichen Nahverkehrsmittel. — Das neue Strafrecht und der Verkehr.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

29. Jahrg. Heft 42 bis 51. Vom 16. Oktober bis 18. Dezember 1935.

(42—45:) Der Kohlenumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. — (42:) Rangiervorrichtung. — (43:) Einfluß der Blendung des Auges auf das Erkennen farbiger Eisenbahnlichtsignale. — (44:) Das neue Empfangsgebäude in Glogau. — (45:) Behandlung der Personenwagen nach der Fahrt. — (46:) Das Verkehrsmuseum Nürnberg im Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahnen (1935). — Das Spiel mit dem Tode auf dem Bahnübergang. — (47:) Vorschläge für Schaffung von Verbindungen zwischen Lastkraftwagen und Umladehallen, die keine unmittelbare Zufahrt zur Straße haben. — Roll- oder Hubbehälter. — (48:) Männer im Kampfe um die Berliner Stadtbahn. — Württembergische Eisenbahnpioniere. — (49/51:) Josef v. Baader, der erste deutsche Eisenbahningenieur. — Männer des Bau-, Betriebs- und Sicherungswesens. — Pioniere des Hochbauwesens. — Taten und Männer des Maschinenbauwesens.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

11. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom September bis Oktober 1935.

(9:) Die Eisenbahnen in Nordafrika. — Die Schweizerischen Bundesbahnen im Geschäftsjahr 1934. — Der Verkehr auf dem Suezkanal im Jahre 1934. — Dampfzüge mit Stromlinienverkleidung. — (10:) Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1934. — Gewährung von Zahlungserleichterungen durch die Eisenbahnverwaltungen an ihre Kunden. — Die großen französischen Eisenbahnen im Jahre 1934.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

87. Jahrg. Heft 43/44 bis 49/50. Vom 1. November bis 13. Dezember 1935.

(43/44:) Erfolge amerikanischer Expreßzüge und ein Projekt für Österreich. — (45/46:) Der neue Triebwagen Reihe VT 42 der Österreichischen Bundesbahnen. — (49/50:) Die Knickfestigkeit des Rahmenstabes.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 42 bis 50. Vom 19. Oktober bis 14. Dezember 1935.

(42:) Flüssigkeitsgetriebe für Triebwagen. — Reichs-Energiewirtschaftsgesetz. — (43:) Fernflugstrecken. — (49:) Zugbeeinflussung. — Schweißen im Güterwagenbau. — Neue Reichsbahn-Personenwagen. — Elektrokarren. — Chinas Eisenbahnen. — Versuche an Schienen. — Fahrbare Bahn-Unterwerke. — (50:) Gas aus Braunkohle.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

30. Jahrg. Nr. 11 bis 12. Vom 1. November bis 1. Dezember 1935.

(11:) Aus der Unfallchirurgie. — Die Sehschule im Kampf eines Beamten um seine Diensttauglichkeit. — (12:) Leistungsprüfung innerer Organe. — Bemerkenswertes aus der Rechtsprechung aus Urteilen und Entscheidungen.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

67. Jahrg. Heft 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1935.

(10:) Die neue Verordnung über die Frachtenausschüsse. — Der Aufbau des Verkehrsgewerbes. — (11:) Die Hafenbahnen bei der Neugestaltung des Verkehrs. — Der deutsche Korridorverkehr — eine devisenpolitische Frage.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen (Das Stellwerk). Berlin.

30. Jahrg. Nr. 14 bis 16. Vom 1. November bis 10. Dezember 1935.

(14:) Die Achszähleinrichtungen im Eisenbahnbetrieb. — Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegeübergängen bei der Deutschen Reichsbahn. — (14—16:) Aus der Geschichte des Eisenbahnsicherungswesens. — (15:) Lichtsignalschaltung für Dreiphasen-Wechselstrom und ihre Anwendung im selbsttätigen Streckenblock. — Die Reichsbahnschranke. — Die Achszähleinrichtung im Eisenbahnbetrieb. — (16:) Behelfseinrichtungen zur Vermeidung von Fahrgeschwindigkeitsbeschränkungen bei Arbeiten und Störungen an Sicherungsanlagen.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

43. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1935.

(10:) Die allenfalsige Verwendung des begebbaren Frachtbriefs als einheitliches Dokument für gemischte Eisenbahn- und Seebeförderungen. — (11:) Die internationale Rechtsordnung für die Beförderung von Privatwagen.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

13. Jahrg. Heft 1. 1935.

Gegenwartsfragen der deutschen Seeschiffahrt.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 43 bis 50. Vom 24. Oktober bis 12. Dezember 1935.

(43:) Das Eisenbahngesetz von 1921 in seiner Auswirkung auf die L. M. S. in England. — Der Beförderungsweg im internationalen Eisenbahngüterverkehr. — Lebensrettung und Selbstmord im Eisenbahn-

verkehr. — Eine neue Kleinsiedlung für Reichsbahnarbeiter in Duisburg-Bissingheim. — (44:) Neue Binnenschiffahrtswege in Holland und Belgien. — Die Transindochinabahn und ihre Stellung im Verkehrssystem des Fernen Ostens. — (45:) Zum Wechsel in der Führung der Vereinszeitung. — Nachwuchsprobleme bei der Deutschen Reichsbahn. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (46:) Das Problem der Subventionen im Verkehrswesen. — Der Amsterdamer Hafen. — Eine Oka—Don-Wasserstraße. — (47:) Die Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Kleinen Belt in Dänemark. — Die Dänische Staatsbahn im Geschäftsjahr 1934/1935. — (48:) Die Entwicklung der Eisenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet im ersten Eisenbahnjahrhundert. — Der Rotterdamer Hafen. — (49:) Der heutige Stand des internationalen Frachtrechts der Privatgüterwagen. — (50:) Die Gedingeordnung für Güterabfertigungen unter besonderer Berücksichtigung der Lohnbedingungen. — Elektrisierung der Sowjetbahnen. — Mehr Dienst am Kunden.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

55. Jahrg. Heft 42 bis 49. Vom 16. Oktober bis 4. Dezember 1935.

(42:) Die neue Ausstellung der Preußischen Staatshochbauverwaltung im Verkehrs- und Baumuseum Berlin. — (49:) Die 14. Jahrestagung der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung.

Wasserwirtschaft und Technik. Wien.

2. Jahrg. Nr. 29 bis 33. Vom 15. Oktober bis 15. November 1935.

(29:) Gibt das neue Wasserrechtsgesetz dem Bewerber einen Rechtsanspruch auf Erteilung der Bewilligung? — (31—33:) Die Säntis-Seilschwebebahn. — Grundsätzliches zur Frage der Umgestaltung der Wiener Verkehrsanlagen. — Neuere diesel-elektrische Verschub- und Schmalspurlokomotiven System Gebus. — Zur wirtschaftlichen Linienführung von Eisenbahnen.

Wirtschaft und Statistik. Berlin.

15. Jahrg. Nr. 21. Vom 1. November 1935.

Der Bau der Reichsautobahnen.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

Monopoltendenz und Frachtengestaltung im Eisenbahnwesen.

Von

Kurt Wiedenfeld.

I. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Frachtengestaltung.

1. Obwohl Kraftwagen und Flugzeug weithin die Aufgabe einer ersten Erschließung weltabgelegener Erdgebiete an sich gezogen haben, ist doch noch immer die Eisenbahn — die nur in ihr gegebene Dreieinigkeit des allen Lasten gewachsenen Weges, des mechanischen und deshalb ebenfalls auf alle Lasten einzurichtenden Motors und nicht zuletzt der straff fahrplanmäßigen Betriebsgestaltung — dasjenige Verkehrsmittel, das in die örtlich oder allenfalls landschaftlich ausgerundete Lebensweise solcher Gebiete die weltmarkt-wirtschaftliche Verflechtung hineinträgt und zum endgültigen Durchbruch bringt. Sie erst hebt die Fremdbeziehungen aus einer nebensächlichen Begleit- und Luxuserscheinung, an der nur eine sehr dünne Oberschicht sich beteiligen darf, ein für allemal heraus und macht sie zu einem Wesensbestandteil der tagtäglichen Daseinsführung. Mit der Massenhaftigkeit und namentlich der Regelmäßigkeit ihrer Leistungen gewöhnt sie die Masse des Volkes daran, einen zunehmenden Teil ihres Lebensbedarfs mit Fremdwaren zu befriedigen und sogar die früher ihr unerreichbaren Güter der Ferne bald als unentbehrlich zu empfinden. Und sie zwingt hiermit alle Schichten der Bevölkerung, die eigene Arbeit auf die Gewinnung verkaufsfähiger und in die Fremde hinausgehender Waren einzustellen. Es ist die neue Technik des Transportes schlechthin, die das Neue der Wirtschafts- und Daseinsführung ermöglicht und trägt.

Je mehr jedoch die Schienenwege zu einem Netz sich verdichten und die technischen Leistungen als Selbstverständlichkeiten hingenommen werden, um so stärker pflegt sich die allgemeine Aufmerksamkeit den Fragen der **Preisbemessung** und **Preisgestaltung** zuzuwenden. So haben die deutschen Einzelstaaten in den grundlegenden Gesetzen der dreißiger und vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts

sich zwar (im Anschluß an Straßenbau-Vorschriften) einen gewissen Einfluß auf die Preispolitik der privaten Eisenbahngesellschaften vorbehalten, wie es auch England und Frankreich schon in jener Zeit getan haben; sie haben aber tatsächlich, ebenso wie die großen Weststaaten, reichlich ein Menschenalter von diesen Befugnissen kaum einmal einen Gebrauch gemacht. Auch die Vorschrift des Frankfurter Reichsverfassungsentwurfs, daß die Bahnen des Reichsgebiets „wie" eine Einheit verwaltet werden sollten, hat sich auf die technische Vereinheitlichung und nicht irgendwie betont auf die Preisfrage bezogen. Wohl aber fängt man in den sechziger Jahren in der deutschen Öffentlichkeit an, sich um die Frachtenbemessung der Eisenbahnen zu kümmern; und unter den Gründen, mit denen Bismarck im neuen Reich erst die Errichtung des Reichseisenbahnamtes und dann die Übernahme aller Bahnen durch das Reich, schließlich die preußische Bahnverstaatlichung gefordert hat, rückt der Hinweis auf die Unübersichtlichkeit und Unstimmigkeit der Fahrpreis- und Frachtenpolitik geradezu an die erste Stelle. Dem Drängen der staatlichen Verwaltungen ist es dann auch im Jahre 1877 bekanntlich gelungen, zunächst wenigstens eine formale Einheit, ein einheitliches Tarifschema für alle deutschen Staats- und Privatbahnen durchzusetzen. In den achtziger Jahren, abgeschlossen etwa in dem Jahre 1890, ist diesem vorbereitenden Schritt die materielle Gleichschaltung wenigstens für die Regeltarife gefolgt; in fast derselben Zeit, in der auch England (1888) und die Vereinigten Staaten von Amerika (1887) die ersten Maßnahmen zu einer einigermaßen wirksamen Staatskontrolle der privatbahnlichen Tarifgebarung trafen, und mit der Wirkung, daß nun die deutsche Öffentlichkeit ihr ganzes Interesse den — noch frei gebliebenen — Ausnahmetarifen zugewendet hat. Es ist bezeichnend, daß in weiten Kreisen sehr deutlich eine schwere Enttäuschung durchbricht, als der wieder aufgenommene Gedanke eines völlig einheitlichen Vorgehens der verschiedenen Staatsbahnen im Jahre 1909 lediglich in der Errichtung einer Güterwagen-Gemeinschaft, einer rein betriebstechnischen Teilzusammenfassung also, sich auswirkt. So bedeutsam vom Standpunkt der Eisenbahnen und ihrer Kostengestaltung her diese Errungenschaft war —, die Allgemeinheit sah darin kaum etwas mehr als eine interne Betriebserleichterung, die vielleicht auch zu einer Frachtenermäßigung führen könnte, die Vereinheitlichung der ganzen Tarifpolitik aber nicht brachte. Sogar in die Würdigung des Reichsbahnplanes, wie er dann endlich 1920 Gestalt gewonnen hat, spielt — allerdings weit hinter die allgemein-politische Betrachtung zurückgerückt — die Tariffrage hinein, während die technischen Wirkungen in der öffentlichen Erörterung kaum berührt werden.

In eben diese Richtung gehört es, daß ebenso in England wie in den Vereinigten Staaten von Amerika bei der Neugestaltung der Eisenbahnorganisation, die nach dem Weltkriege vorgenommen werden mußte, den staatlichen Aufsichtsbehörden ein sehr weitgehendes Mitbestimmungsrecht gerade in der Tariffrage beigelegt worden ist; auch die in England durchgeführte, in den Vereinigten Staaten angestrebte Bildung großer Einheitsgesellschaften soll stark betont der Gefahr erheblicher Frachterhöhungen entgegenwirken. Erst die Entwicklung des Kraftwagen- und Flugzeugverkehrs hat neuerdings auch für die Eisenbahnen wieder die technischen Probleme stärker in den Vordergrund gebracht. Aber auch jetzt bleiben sie immer beschattet von der wirtschaftlichen Sorge, wie sich eine neue Technik in den Transportpreisen für die Benutzer auswirken werde.

In der Tat bringt die Weltmarktwirtschaft, in die Deutschland durch seine Rohstoffarmut wohl dauernd verflochten ist, unmittelbar für den Güterverkehr und mittelbar auch für die Personenbeförderung die unausweichliche Folgerung mit sich, daß die Transportleistungen aller Verkehrsmittel mit geringen Ausnahmen am Maßstab der dafür geforderten Preise beurteilt werden. Dies gilt sogar für die Schnelligkeit der Raumüberwindung; denn solcher Güter, deren Transportfähigkeit wegen ihrer Leichtverderblichkeit schlechthin vom Tempo und damit von der Technik allein abhängt, gibt es nicht viele, und überall sonst ist es ein nüchternes Rechenexempel, ob etwa ein erhöhter Schnelligkeitspreis gegenüber dem Zinsverlust und dem stärkeren Marktrisiko einer längeren Transportdauer noch dem Befrachter einen Vorteil läßt. Es ist bezeichnend, daß die Deutsche Reichsbahn, die doch sonst ihre Preise im Personenverkehr nach der Geschwindigkeit abstuft, die neuerlich eingeführten Höchstleistungen trotz der großen Aufwendungen, die eigens dafür haben gemacht werden müssen, nicht zu erhöhten Sätzen und nicht einmal zu den schon bestehenden Höchstsätzen der FFD-Züge, sondern nur als FD-Züge anbietet. Genau so liegt es bei der Regelmäßigkeit und Berechenbarkeit der Transporte: von ihr hängt zwar maßgeblich die Höhe der Vorratshaltung ab, die der einzelne Empfänger der Fremdwaren zur Deckung seines Absatzes für erforderlich hält, und damit im ganzen die Sicherung der glatten Bedarfsbefriedigung; gerade für die notwendigsten Güter aber, wie Getreide oder Kohle und andere Massenstoffe mehr, wird die erheblich geringere Berechenbarkeit der Binnenschiffahrt zumeist der Eisenbahn (wie im Seeverkehr dem Liniendampfer die Trampschiffahrt) vorgezogen, solange die niedrigere Fracht die Kosten einer größeren Vorratshaltung aufwiegt.

Das deutlichste Beispiel, wie stark die Frage der Transportkosten gegenüber allen technischen Möglichkeiten das Übergewicht hat, tritt uns in der Benutzung des Suezkanals entgegen. Trotz der wesentlich größeren Weglänge und trotz der ebenfalls stark erhöhten Seegefahr werden die Massenstoffe des Ostens in viel größeren Mengen, als durch den Kanal, um das Kap der Guten Hoffnung herum nach Europa verfrachtet, und sogar die Liniendampfer, die ihr Fahrplan auch auf dem Westwege durch den Kanal hindurchführt, können in die Fracht jener Massenstoffe nur die Zeitverkürzung und die geringere Versicherungsprämie, nicht aber die Kanalabgaben hineinrechnen. So wichtig es also ist, daß die Eisenbahnen sich jetzt mit ihren technischen Leistungen dem Kraftwagen und dem Flugzeug anzupassen unternehmen, die letzte Entscheidung in der Wahl des Transportmittels und des Weges wird doch dem Befrachter zumeist von der Höhe der im ganzen aufzuwendenden Kosten diktiert.

Nicht anders, wenn die Eisenbahn allein für die Vermittlung des Fernverkehrs zur Verfügung steht. Nur für die ausgeprägten Luxusgüter, deren Käufer nicht nach dem Preise zu fragen pflegen, spielen die Transportkosten regelmäßig keine maßgebliche Rolle; jene Güter sind im wirtschaftlichen Sinne von unbegrenzter Transportierfähigkeit. Bei allen anderen Waren, mit besonders harter Betonung bei den schweren Massengütern, ist dagegen der Absatz- und Bezugsbereich durchaus entscheidend von den Kosten abhängig, welche die Raumüberwindung verursacht. Nicht also schon das Vorhandensein der Eisenbahn und ihre technische Leistung, sondern erst ihr wirtschaftliches Gebaren und ihre Preisgestaltung bestimmen den Gebrauch, der von ihnen gemacht werden kann. Nicht zuletzt die gerade ihnen nachgerühmte Aufgabe, durch die Schaffung neuer Beförderungsmöglichkeiten den bisher verborgen gebliebenen Verkehrsbedürfnissen zum Leben zu verhelfen, ist im wesentlichen eine Frachtenfrage. —

2. Eine Frachtenfrage zu gutem und mitausschlaggebendem Teil ist namentlich der Wettbewerb; und zwar der **Wettbewerb** der verschiedenen **Landschaften** nicht minder, als der der einzelnen **Befrachter.** Bei dicht gewordenem Schienennetz geht die Wirkung sogar so weit, daß sich das ganze Wirtschaftsleben großer Erdgebiete bis in kleinste Einzelheiten hinein auf die Gütertarife der Bahnen eingestellt hat, wie zufällig und systemlos immer diese entstanden sein mögen — die schwerste Hemmung gegenüber allen Änderungen irgend eines einzelnen Tarifsatzes und erst recht gegenüber einer gründlichen, etwa auf ein bestimmtes System lossteuernden Neugestaltung des Gesamttarifs. In der Wettbewerbsbedeutung liegt der Grund, warum in allen Kulturstaaten

von den Eisenbahnen die Veröffentlichung ihrer Tarife und die genaue Innehaltung der veröffentlichten Sätze gefordert wird und überhaupt die Staatsverwaltungen sich nachhaltig um die Tarifgebarung kümmern; sogar in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika zu einer Zeit, in der sonst die Staatsorgane grundsätzlich aus der Einzelregelung des Wirtschaftslebens herausgehalten worden sind, und auch jetzt in einer Form (als Tarifgerichte), die jeden politischen Einfluß fernhalten soll und auf diese Weise besonders deutlich die Notwendigkeit einer ganz gleichmäßigen Tarifregelung aufzeigt. Ein so gewaltiges Gebilde wie der nordamerikanische Petroleumtrust (die *Standard Oil*-Gruppe) ist ursprünglich auf den Tarifbevorzugungen aufgebaut worden, die John Rockefeller von den verschiedenen Eisenbahnen gegenüber den anderen Ölraffinerien durchzusetzen wußte, und auch beim Stahltrust, der *United States Steel Corporation,* spielt der Zusammenhang mit wichtigen Eisenbahnlinien eine sehr wesentliche Rolle. Ohne die leiseste Übertreibung läßt sich sagen, daß es in den Kulturstaaten der Erde keinen einzigen Haushalt und keinen einzigen Wirtschaftsbetrieb gibt, der nicht tagtäglich in den elementarsten Lebens- und Arbeitsbedingungen von den Eisenbahn-Gütertarifen maßgeblich beeinflußt wird und demgemäß von ungleicher und unübersichtlicher Behandlung aufs empfindlichste betroffen würde.

Vom Wettbewerb her sind auch die internationalen Regelungen zu verstehen, die sich mit der Frachtengestaltung befassen. Es ist bezeichnend, daß die allgemeinen Übereinkommen, zu denen je eine große Anzahl von Staaten sich zusammengefunden haben, wie namentlich die beiden grundlegenden Kollektivverträge über den internationalen Güter- und den internationalen Personenverkehr, es nur mit der betriebstechnischen Abwicklung der Grenzüberschreitung zu tun haben und diese in ihren störenden Einflüssen auf das unvermeidliche Mindestmaß abzuschwächen suchen. Ebenso erstrecken sich die Sonderabkommen, die für die Bedienung einer bestimmten Verkehrsrichtung von zwei oder auch mehr Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen werden, wohl ausnahmslos nur auf die Formen der Abfertigung (Frachtbriefgestaltung und Umkartierung, Berechnung und Zahlung der Fracht, u. dgl. m.). Beide Vertragsgruppen mögen dank solcher Vereinfachungen dann auch die durchgehenden Transporte etwas verbilligen. Ihr Ziel ist aber die Übersichtlichkeit und Berechenbarkeit der Verkehrslenkung und der Kosten, nicht unmittelbar eine über die Grenzen greifende, überstaatliche Festlegung der Frachtenhöhe. Diese ist vielmehr den sogen. Handelsverträgen vorbehalten und findet sich nachgerade überall, wo zwei Staaten sich über das Ganze ihrer gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen vertraglich einigen und so gegeneinander binden.

Im Gegensatz jedoch zu den Zöllen, die wenigstens in den Handelstarifverträgen auf einer absoluten Höhe festgelegt zu werden pflegen, und im Gegensatz auch zu der zollmäßigen Meistbegünstigung, die lediglich die einem dritten Staat etwa eingeräumten Sonderbedingungen der Einfuhr oder Ausfuhr auch dem Partner der Meistbegünstigungsklausel zuzugestehen zwingt, halten sich die Eisenbahntarif-Vereinbarungen in einem wesentlich allgemeineren Rahmen. Sie legen niemals die Tarifsätze selbst irgendwie fest, lassen also jedem Staat uneingeschränkt die sogen. Tarifhoheit; sie bedingen jedoch für jeden Vertragsteil, daß die von ihm kommenden und die zu ihm gehenden Güter auf den berührten Strecken des anderen Staates zu denselben Frachtsätzen wie die Güter dieses Staates befördert werden. Das Versailler Friedensdiktat zeigt seine Deutschland-Gehässigkeit nicht zuletzt darin, daß es für fünf Jahre nicht nur die Tarife der jeweils berührten Eisenbahnstrecken Deutschlands, sondern die überhaupt irgendwo in Deutschland geltenden Mindestsätze des betreffenden Gutes für die Beförderung von Gütern der Feindstaaten fordert; was bekanntlich die deutschen Bahnen zur Aufhebung aller Ausnahmetarife für diese Zeit gezwungen hat. Und doch hat auch das Friedensdiktat sich gescheut, in der Behandlung der Eisenbahntarife so weit zu gehen, wie es in die deutsche Zollgestaltung eingegriffen hat; es sind nicht, wie die Zollsätze, so auch die Frachtsätze der Vorkriegszeit als Höchstsätze für die ersten Jahre der Nachkriegszeit festgelegt worden — ein deutliches Zeichen, daß es zwar nicht nötig erscheint, die Bezugs- und Absatzbedingungen innerhalb Deutschlands für das Ausland auf eine feste, einige Jahre hindurch unverrückbare Transportkosten-Grundlage zu stellen —, daß wohl aber der Wettbewerb der Feindstaatengüter vor jeder Bevorzugung deutscher Güter in Deutschland geschützt werden sollte.

Wie stark die Zoll- und die Frachtengestaltung ineinandergreifen können, wie kräftig aber auch die einmal eingespielten Wettbewerbsverhältnisse und die daraus erwachsenen Stimmungen der Bevölkerung sich von Landschaft zu Landschaft gegen jede Änderung der gegebenen Tariflage wehren —, das ist wohl auf deutschem Boden am klarsten in jenen Vorgängen zutage getreten, die im Jahre 1891 zur Einführung eines allgemeinen Getreidestaffeltarifs bei der preußischen Staatsbahn und im Jahre 1894 zu dessen Wiederaufhebung geführt haben. In jenem Jahre 1891 handelte es sich darum, die Versorgungs- und Preisschwierigkeiten, die aus einer Weltmißernte für die deutschen Zuschußgebiete der Mitte und des Westens sich ergeben mußten, ohne Änderung der gerade in internationalen Verhandlungen stehenden Getreidezollsätze des Reichs dadurch wenigstens abzuschwächen, daß die Überschußgebiete

des deutschen Ostens durch eine starke und deshalb auf die größeren Entfernungen eingestellte Frachtermäßigung der preußischen Bahnen gleichsam näher an die Mitte und den Westen herangerückt wurden. Diese Absicht ist auch in erheblichem Grade erfüllt worden; es hat sogar der Süden (Bayern) aus dieser preußischen Tarifmaßnahme den Vorteil gezogen, daß von seinem reichen Haferüberschuß beträchtliche Mengen den ungewohnten Weg ins nördlichste Preußen, nach Holstein, nehmen konnten und so den süddeutschen Markt entlasteten. Als jedoch im Jahre 1893 durch das plötzliche Anschwellen der argentinischen Weizenausfuhr und überhaupt durch eine gute Welternte die Versorgung Europas und so auch Deutschlands vom Ausland her wieder erleichtert wurde und die deutschen Preise erheblich zurückgingen, da wurde das ostdeutsche Getreide und der Staffeltarif der preußischen Bahnen dafür verantwortlich gemacht. Aller Nachweis, daß weder der Westen noch der Süden jetzt noch vom Osten her mit einigermaßen beträchtlichen Mengen versorgt wurden und daß auch in Mitteldeutschland die Preise sich deutlich nach den Einfuhrpreisen (zuzüglich Zoll) richteten, daß also die Frachtermäßigung lediglich dem Osten in der Verringerung des Preisabschlags gegenüber der Mitte zugute käme, half nichts gegenüber jenen Klagen; man forderte immer stürmischer die Aufhebung der Eisenbahn-Staffeltarife. Schließlich machte Bayern im Bundesrat seine Zustimmung zu dem deutsch-russischen Handelsvertrage, der im Winter 1893/94 zur Verhandlung stand, geradezu von dieser Aufhebung abhängig; und der preußischen Staatsbahnverwaltung blieb nichts anderes übrig, als dem Druck der Reichsleitung nachzugeben und entgegen ihrer sachlichen Überzeugung den Tarif wieder aufzuheben — ein Entschluß, der ihr um so schwerer fallen mußte, als die preußischen Bahnen auch finanziell einen nicht unbedeutenden Vorteil gerade aus der Staffelung des Tarifs gehabt hatten und man schon damals dieses Prinzip gern zur Grundlage des ganzen Frachtenaufbaus gemacht hätte. Und nun erfolgte der wohl bedeutsamste Schritt: der ostdeutschen Landwirtschaft wurde, als Entschädigung für den verloren gehenden mitteldeutschen Markt, vom Reich durch Einführung des Einfuhrscheinsystems eine Ausfuhrprämie gewährt, die den ganzen Zollbetrag ausmachte und auch so gut wie vollständig in den Verkaufspreisen der Landwirtschaft zur Auswirkung gelangt ist. Während also der Staffeltarif der Bahn endlich einmal mit aller Schärfe im Getreideverkehr die wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der deutschen Landschaften betont und so die politische Raumverbundenheit nach der wirtschaftlichen Seite hin ergänzt hatte, mußte jetzt für den Osten mit der Ausfuhr, für den Westen und die Mitte mit der Einfuhr wieder die Beziehung zum Weltmarkt in den Vordergrund gerückt werden.

Eben dieser landschaftlich bestimmte Gegensatz hat auch die allgemeine Einführung einer **Staffelung der Kilometersätze**, obwohl sie von der preußischen Staatsbahnverwaltung — entsprechend der langgestreckten Gestalt des preußischen Staatsgebiets — seit geraumer Zeit angestrebt worden ist, immer wieder verhindert. Dies ist um so bemerkenswerter, als schon seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts dank dem für ganz Deutschland geltenden Normaltarif von 1877 die Güter selbst in eine Anzahl von Wertklassen eingeteilt waren und hiernach verschieden (in horizontaler Staffelung) tarifiert wurden, und als es doch schon 1890 gelungen war, wenigstens für die Normaltarifklassen die gleichen Frachtsätze auf allen deutschen Bahnen einzuführen. Auch in den fremden Staaten, die je in sich große Landgebiete mit großen Landentfernungen darstellen, haben die Eisenbahnen von je her für die weiten Strecken geringere Kilometersätze als für die kürzeren Wege berechnet, um überhaupt die Güter auf so große Entfernungen wirtschaftlich transportfähig zu machen. In Deutschland aber konnte dieses System der vertikalen Staffelung nur hier und da bei einem Ausnahmetarif angewendet werden, wenn keine Sonderinteressen einer Landschaft im Wege standen. Der durchaus vorherrschenden Regel nach stemmte sich die geschichtliche Entwicklung entgegen; denn das deutsche Eisenbahnnetz ist bekanntlich nach und nach aus zumeist recht kleinen Einzelunternehmungen entstanden, und nach deren immer nur für kurze Strecken geltenden Frachtsätzen hatten sich der überörtliche Güteraustausch, mit ihm die Standorte der Gütergewinnung und des Güterverbrauchs eingestellt. Erst die Umwälzung aller wirtschaftlichen Gegebenheiten, wie sie durch den Weltkrieg und die aus ihm erwachsene Geldentwertung herbeigeführt worden ist, hat auch in Deutschland für die allgemeine Staffelung der Kilometersätze (1920) das Tor geöffnet. Es bedurfte einer Neugestaltung der ganzen Wirtschaft, um auch eine grundsätzliche Neugestaltung des Eisenbahntarifsystems möglich zu machen — der wohl deutlichste Beweis für den ganz engen Zusammenhang, in dem überhaupt die Eisenbahnfrachten und das Wirtschaftsleben jedes Landes zu einander stehen.

II. Die Monopoltendenz bei den Eisenbahnen.

1. **Wettbewerb oder Vereinigung** — diese Grundfrage aller kapitalistisch-weltmarktmäßigen Preisbestimmung hat über den Eisenbahnen von jenem Augenblick an gestanden, in dem sie teils gegen Kanäle, teils gegen einander in ihren Leistungen sich erproben konnten; d. h. von allem Anfang an. Schon im Jahre 1844, als ein englisches Gesetz durch das Verbot der Vereinigung den Wettbewerb als regelnden Grund-

satz für die Schienenwege festlegen wollte, war die Frage tatsächlich im entgegengesetzten Sinn, für die Vereinigung also, längst entschieden, und ebenso haben später in allen Ländern, ebenfalls allen Gesetzen zum Trotz, die Wettbewerbskämpfe stets mit der Vereinigung der kämpfenden Parteien geendet. Es geht also nicht an, das Wesen der kapitalistisch-weltmarktmäßigen Wirtschaftsweise, wie es so häufig geschieht, im unbeschränkten Wettbewerb zu erblicken; haben die Eisenbahnen doch diese Wirtschaftsweise nicht nur in alle Welt hineingetragen, sondern sind sie doch in ihrer eigenen Entwicklung durchaus vom Kapitalelement getragen und bestimmt worden, und zeigen sie uns doch die Voraussetzungen und Ergebnisse gerade des kapitalistischen Unternehmungsaufbaus so deutlich, wie kein anderer Wirtschaftszweig es irgendwie sonst in der Welt vermag.

So ist es bedeutsam, daß die Eisenbahnen in sämtlichen Ländern, die es bereits zu wirklichen Netzen der Schienenwege gebracht haben, je **das Größte an Kapitalkonzentrationen** darstellen, was es überhaupt gibt. In England z. B. erhob sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die damals kapitalstärkste Bahngesellschaft, die London-Nordwest-Bahn, schon zu einem Bilanzstand von fast 40 Millionen Pfund Sterling, und am Ende der Vor-Weltkriegszeit waren es gar 200 Millionen Pfund Sterling oder rund 4 Milliarden Mark geworden, die in der damals größten Gesellschaft, der Midland-Bahn, zusammengefaßt waren. In Frankreich standen sich für dieselben Zeiten 900 Millionen und 5 Milliarden Franken bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn gegenüber; zuletzt also waren es ebenfalls rund 4 Milliarden Mark geworden. Für die Vereinigten Staaten von Amerika die entsprechenden Ziffern zu geben, verbietet leider das weit ausgedehnte Verschachtelungssystem, das niemals ganz zu durchschauen war und auch heute noch die wirkliche Macht der Großen in dichte Schleier hüllt, und ebenso die gerade bei den Konzern-Dachgesellschaften herrschende Übung, einen erheblichen Teil des bilanzmäßigen Kapitals (fast immer das Ganze der gewöhnlichen Aktien) als reinen Stimmrechtsträger ohne materielle Gegenleistung (mit dem *Goodwill* als bilanzmäßigem Gegenposten) den Gründern in die Hand zu geben; immerhin läßt ein Streckenbesitz von etwa 50 000 km, wie man den der Pennsylvania-Bahn schätzt, auf eine Kapitalkraft schließen, die alle Ziffern der sonst größten Unternehmungen, wie etwa der Bell-Telephon-Gesellschaft oder des Stahltrusts, weit hinter sich zurückläßt. Es bleibt also in der international geltenden Linie, wenn bei der Deutschen Reichsbahn, die allerdings nur der Form nach (dank der Reparationsgesetzgebung) ein kapitalistisches Unternehmen darstellt, tatsächlich jedoch als eine Verkehrsanstalt des Reiches zu gelten hat, der Wert

des dem Reich verbliebenen Eigentums am Bahnkörper und an den Betriebsmitteln der Übergabezeit in den unveräußerlichen Stammaktien des Reichs mit 13 Milliarden und der Wert der neu hinzugekommenen, durch die Ausgabe von Vorzugsaktien (1,1 Milliarden) und Verbindlichkeiten (2 Milliarden) sowie durch Rückstellungen (1 Milliarde) finanzierten Anlagen mit etwa 4 Milliarden, im ganzen also (nach Abzug der ursprünglich den Reparationsgläubigern ausgehändigten 11 Milliarden-Obligation) ein Kapital von rd. 17 Milliarden Reichsmark bilanzmäßig ausgewiesen wird; mit ihren 53 000 km Streckenlänge und ihren reichlich 600 000 Beamten und Arbeitern stellt sie das größte Unternehmen dar, das es auf der Erde gibt. —

Dieser Zug zur Unternehmungsgröße ist mit einem Ziel regionaler Art verbunden; mit dem Ziel nämlich, **ganze Räume** wirtschaftlichen und politischen Zusammenhangs zu einer **Eisenbahneinheit** zusammenzufassen und so den Netzcharakter auch im Unternehmungsaufbau sich auswirken zu lassen. Hiervon hat schon unser Friedrich List als von einer unabwendbaren und zugleich höchst zweckdienlichen Notwendigkeit gesprochen; und das französische Gesetz von 1842 hat auch bereits die Aufteilung Frankreichs unter die damals konzessionierten Gesellschaften genau in solch regionaler Weise vollzogen, wie die Bezeichnungen (Nord-, Ost-, West-, Süd-, Paris-Mittelmeerbahn) deutlich machen. In den anderen Ländern haben die Privatbahnen von sich aus denselben Weg einzuschlagen versucht und größtenteils ebenfalls das Ziel erreicht. Dies gilt namentlich von England. Hier hat das Gesetz von 1921 zwar noch etwa 120 Eisenbahngesellschaften als formelle Selbständigkeiten vorgefunden und nun zu vier Ganzgroßen regional zusammengefügt; tatsächlich hatte jedoch in den Vorläufern dieser großen Vier bereits seit Jahrzehnten ein festes Gerippe regionaler Abgrenzung den ganzen Eisenbahnkörper getragen.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika gilt ähnliches. Auch hier bestätigt das Bundesgesetz von 1920 im wesentlichen nur eine schon längst von den Bahnen selbst eingeschlagene Organisationsrichtung, und wenn es trotzdem bisher nicht durchgeführt werden konnte, so liegt dies nicht am grundsätzlichen Widerspruch der Bahnen gegen das Ziel, sondern am Streit um Einzelheiten und am Widerstreben, sich den Aufbau vom Staat und von einer Staatsbehörde vorschreiben zu lassen; den Grundlinien nach hat schon die *Industrial Commission* von 1900 die Aufteilung des ganzen riesigen Gebiets unter einige wenige „Systeme" feststellen müssen. Dies ist für die Wucht, mit der man dem Ziele sich entgegengearbeitet hat, um so bezeichnender, als bei der Abgrenzung der Eisenbahnherrschaften die einzelnen Bundesstaaten offenbar gar

keine Rolle gespielt haben. Nicht einmal die Verfassungstatsache, daß die Bundes-Verkehrsgesetze und demgemäß auch die Zuständigkeit des Bundes-Verkehrsamts *(Interstate Commerce Commission)* sich ausschließlich auf den zwischenstaatlichen Verkehr erstrecken, die innerhalb des einzelnen Bundesstaates verbleibenden Transporte also der besonderen Regelung je dieses Bundestaates überlassen —, nicht einmal die hieraus gekommene Buntscheckigkeit der nordamerikanischen Eisenbahngesetzgebung und Eisenbahnkontrolle hat einen Wall gegen die Räumezusammenfassung der großen Eisenbahnkonzerne gebildet, geschweige daß das Bundesgesetz von 1887 seinem Verbot der wettbewerbfeindlichen Vereinigungen jemals irgendwelche Geltung hätte geben können.

In den Staatsbahnländern macht sich vollends das Bestreben geltend, jeweils das Ganze des Eisenbahnbesitzes zu einheitlicher Verwaltung zusammenzufassen und so den Netzcharakter nicht nur in den einzelnen Landesteilen, sondern für das Gesamtgebiet herauszuarbeiten. Dies ist für kleinere und in sich abgerundete Staaten, wie etwa die Schweiz oder Belgien oder Ungarn, nicht irgendwie auffallend; man wird annehmen dürfen, daß die hier bestehenden Privatbahnen auch ohne Verstaatlichung sich allmählich zu Verkehrseinheiten vereinigt haben würden, da der gegenseitigen Berührungen in Reibung und Ergänzung allmählich zu viele geworden wären, die Selbständigkeit jeder Gesellschaft aufrechtzuerhalten. Bemerkenswert ist jedoch, daß sogar das langgestreckte Italien und das räumlich zerspaltene Länderglomerat Österreich trotz der nur geringen Raumzusammenhänge der Einzelnetze schließlich doch das Ganze verstaatlicht und so vereinheitlicht haben. Vom Staatsraum her bestimmt, sind heute die größten Gebiete einheitlicher Eisenbahnverwaltung Rußland und die Südafrikanische Union, in denen beiden bezeichnenderweise die Schienenwege nicht den Teilstaaten überlassen, sondern ohne jedes Schwanken vom Gesamtstaat übernommen worden sind; 20 Millionen qkm dort, rund 3 Millionen qkm hier bilden ein geschlossenes Eisenbahngebiet.

Auch in Deutschland ist es zu räumlich bestimmten Gebilden bekanntlich gekommen, als die einzelnen Bundesstaaten daran gingen, die Bahnen je ihres Gebietes in eigene Verwaltung zu nehmen, und nun auch sich zu Trägern des weiteren Bauens machten. Es ist jedoch für den ganzen Aufbau des Deutschen Reiches kennzeichnend, daß die Grenzen der einzelnen Bahnsysteme fast durchweg — nur die Kleinstaaten Mitteldeutschlands bildeten eine Ausnahme — mit den Grenzen der einzelnen Bundesstaaten zusammenfielen; und da diese durchaus nicht aus den natürlichen und wirtschaftlichen Raumbeziehungen erwachsen waren, so zeigten auch die Bahnsysteme keine wirkliche Naturver-

bundenheit und auch keine wirtschaftliche Bedingtheit, zumeist nicht einmal eine ausgesprochene Abgerundetheit. Hätten allein die organisatorischen Gesichtspunkte der besten Eisenbahngestaltung den Aufbau der verschiedenen Netze bestimmen dürfen, so wäre es schwerlich zur Errichtung eines besonderen Staatsbahnbesitzes für Mecklenburg oder Oldenburg mitten im preußischen Netz gekommen, und selbst Sachsen hat schwer darunter gelitten, daß es mit seinem Eisenbahnnetz nur einen Keil in das preußische System hineinstieß. War es aber wirtschaftlich und technisch etwa sinnvoller, daß die Bahnen der bayerischen Pfalz als ein Teil des bayerischen Staatsbahnbesitzes verwaltet wurden, ohne doch mit dem Hauptbestand dieses Besitzes ein wirkliches Netz bilden zu können? Auch Baden und namentlich Württemberg haben dank dem Zusammenfallen ihrer Staats- und Bahngrenzen nur wenig Freude am eigenen Bahnbesitz gehabt. Das Eigentümlichste aber und zugleich das die sonstigen Mißbildungen ausgleichende Element lag in der Gestaltung des preußischen Bahneinflusses; denn über den eigenen Besitz hinaus, der schon durch die langgestreckte Form des preußischen Staates nicht gerade als ideal vom Eisenbahnstandpunkt angesehen werden kann, erstreckte sich Preußens Einfluß — dank der Personalunion in der obersten Spitze beider Verwaltungen — maßgeblich auf die elsaß-lothringischen Reichsbahnen und später (seit 1896) auf das Eisenbahnnetz im Großherzogtum Hessen, griff also in großem Haken um die Bahnsysteme der süddeutschen Bundesstaaten herum bis nach Basel hinauf: von den rund 60 000 km deutscher Vollbahnen standen rund 40 000 am Ende der Vorkriegszeit unter preußisch-staatlicher Leitung. Hiermit war nicht nur eine Eisenbahneinheit geschaffen, die allein auf reichsdeutschem Boden den allgemein gültigen Voraussetzungen eines technisch und wirtschaftlich ausgeglichenen Betriebes als wirkliches Großwerk entsprach; sondern dieser schwere Körper legte sich in allen Verkehrs- und Tariffragen auf die von ihm eingeschlossenen oder auch nur umfaßten, sehr viel schwächeren Bahnsysteme mit so gewaltigem natürlichem Gewicht, daß von wirklich selbständiger Stellung, von freien Entschließungen der anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen nur in recht eingeschränktem Maße zu sprechen war. Dann stellt aber die Vereinigung aller einzelstaatlichen Staatsbahnen zur Deutschen Reichsbahn wirtschaftlich nichts anderes dar als die räumliche Abrundung des preußischen Netzes; als jene regionale Vervollständigung also, die wiederum durchaus in der international geltenden Linie sich hält.

2. Wenn nun aber diese beiden Tendenzen der Unternehmungsvergrößerung und der Raummonopolisierung über die ganze Erde hin und über die Verschiedenheiten der Staatsgestaltung und des Volkstums

hinweg die Eisenbahnentwicklung kennzeichnen und ausnahmslos gelten, dann müssen es **gewaltige Kräfte** sein, die in so gleicher Weise sich durchsetzen; und es müssen gerade im Eisenbahnbetrieb in schärfster Betonung die Unterlagen gegeben sein, auf denen diese Kräfte sich zu entfalten und aller Gegenströmungen Herr zu werden vermögen. Gewiß lassen auch andere Wirtschaftszweige — wie etwa die Linienschiffahrt des Meeres und das Kabelwesen, der Bergbau und die eisenschaffende Industrie, die Elektrizitätsgewinnung und gewisse Teile der chemischen Industrie, das Bankentum und das Versicherungsgewerbe — das Wirken derselben Tendenzen deutlich erkennen, und als irgendwie vorhanden müssen wir sie für jeden Wirtschaftszweig annehmen; aber nirgend sonst beherrschen sie die Entwicklung mit gleich ausschließlicher Macht, und nirgend sonst ist das Ziel so vollkommen erreicht. An den Eisenbahnen also läßt sich mit einiger Sicherheit ablesen, was im neuzeitlichen Wirtschaftsleben zur Vereinigung der Wettbewerber und damit zur Marktbeherrschung drängt, und was diesem Drängen schließlich zum Erfolg verhilft.

Unter dem Einfluß der anfänglich herrschenden, namentlich von den Technikern des Verkehrs allgemein vertretenen Meinung, daß an dem neuen Transportmittel das wesentlich Neue in der höheren Geschwindigkeit liege und demgemäß von ihm nur die Personenbeförderung zwischen benachbarten Städten einen starken Aufschwung erhalten werde, sind die ersten Eisenbahnen bekanntlich sämtlich als kurze Strecken gebaut worden, die dann auch je für sich den Gegenstand einer besonderen Unternehmung gebildet haben. Schon solches Vorhaben erforderte aber das Zusammenbringen so erheblicher Geldmittel, daß sogar die Kapitalsummen der englischen Kanalgesellschaften stark in den Schatten gestellt wurden, und daß auch aus diesem Grunde die Pioniere der neuen Zeit sich scheuen mußten, weiter ausschauende Pläne sofort ins Werk zu setzen. Es darf an den Kampf erinnert werden, den die Finanzleute Leipzigs mit Friedrich List um die Frage geführt haben, ob die Leipzig-Dresdener Bahn als Ausgangsstück eines deutschen Eisenbahnsystems oder aber nur als ein für sich stehendes Unternehmen den sächsischen Kapitalistenkreisen schmackhaft gemacht werden solle — ein Kampf, dessen Ausgang den nüchtern rechnenden Finanzleuten und nicht dem prophetisch-stürmischen List bekanntlich recht gegeben hat. Sogar dann, wenn zwei Linien in einer und derselben Stadt hätten aneinanderstoßen können (wie z. B. Magdeburg—Leipzig und Leipzig—Dresden oder Liverpool—Manchester und Manchester—Birmingham), pflegte man in jenen Anfangszeiten die Selbständigkeit jedes der beiden Unternehmen so stark zu betonen, daß man sich nicht einmal zur Er-

richtung eines gemeinsamen Bahnhofs entschließen konnte. Nicht nur die Öffentlichkeit und die breiteren Kapitalistenkreise, auch die wirklichen Unternehmernaturen mußten erst an die Millionenziffern der neuen Gesellschaften sich gewöhnen und mit so großen Betrieben umzugehen lernen, ehe sie ihre Gestaltungskraft an noch größere Aufgaben zu setzen wagten. Im kapitalreichen England und Frankreich nicht anders, wie im kapitalschwachen Deutschland und Nordamerika.

Bald jedoch sollte sich Lists Vorausschau als richtig erweisen. Sie hatte erkannt, daß weniger die Schnelligkeit als vielmehr die Massenhaftigkeit der Beförderungsleistungen und demgemäß der Güterverkehr für die Verbindung von Schiene und Dampfkraft das ausschlaggebende Element werden würde; und sie hatte daraus die Folgerung gezogen, daß das neue Transportmittel von vornherein auf die Überwindung großer Entfernungen eingestellt und deshalb für jedes Land die Errichtung eines ganzen **Netzes** geplant werden müßte, das alle wichtigeren Städte in einheitlichem Betriebe miteinander verbinden sollte. In der Tat ist es in England schon von den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhundert an, auf dem europäischen Festland und in Nordamerika ein Jahrzehnt später zu den ersten Vereinigungen bisher selbständiger, räumlich aber aneinanderstoßender Bahnen gekommen mit dem Ziele, über größere Entfernungen hin die Güter- und mit ihnen auch die Personenbeförderung zu technisch und verwaltungsmäßig einheitlicher Leistung zusammenzufassen. Als Beispiele seien genannt: die Große Westbahn Englands, deren Konzession *(private law)* aus dem Jahre 1836 stammt, und die an ihre Ursprungslinie London—Bristol bald die Fortsetzung Bristol—Exeter knüpfte; die London-Nordwest-Bahn, die aus der Vereinigung der Liverpool-Manchester-, der Manchester-Birmingham- und der London-Birmingham-Bahn im Jahre 1846 entstanden ist; auf deutschem Boden die Berlin-Postdam-Magdeburger Bahn, die im Jahre 1845 die Berlin-Potsdamer und die Potsdam-Magdeburger Bahn zu einem Unternehmen zusammengeschlossen hat; aus Nordamerika die *New York Central Railway,* welche die Linien New York—Albany und Albany—Buffalo zusammengefaßt hat, und die Pennsylvania-Bahn, die aus ihrer Stammlinie Harrisburg—Pittsburg durch Erwerb und Pachtung der anstoßenden Linien schon früh eine durchgehende Verbindung Philadelphias mit St. Louis und Chicago hergestellt hat. Die Gründung des Verbandes preußischer Eisenbahndirektionen (1846) und seine Erweiterung zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (1847) lassen ebenfalls erkennen, wie dringend schon die wenigstens technische Vereinheitlichung des Eisenbahnbetriebes geworden war.

Eben diese Tatsache jedoch, daß die technische Einheit auch im Wege der freien, nur auf bestimmte Leistungen gerichteten Verbandsbildung zu erreichen war, zwingt zu dem Schluß, daß schon bei jenen Vereinigungen der Frühzeit auch noch andere als bau- und betriebstechnische Gründe entscheidend mitgesprochen haben. Man kann die Anstoßverkopplungen wohl mit den „vertikalen" Kombinationen der Industrie vergleichen; d. h. mit jenen Betriebszusammenfügungen, die sich auf eine Reihe von Gewinnungs- und Verarbeitungsstadien erstrecken, um erst mit einem fertigen Fabrikat und nicht schon mit dem Rohstoff oder Halbfabrikat an den Markt heranzutreten, und um (in umgekehrter Richtung gesehen) die Vorstufenprodukte des Verkaufsobjekts aus eigener Arbeit und nicht marktmäßig aus einem Einkauf zu gewinnen —, die also das Ziel der „Marktunabhängigkeit" verfolgen. Und wie hier neben der Aufgabe, das technische Ineinanderspielen der verschiedenen Betriebe endgültig zu sichern, regelmäßig der Gedanke steht, die festen und in unabänderliche Form gebrachten Anlagen zu ganz regelmäßiger, von den Zufälligkeiten des Ein- und Verkaufs unabhängiger Ausnutzung zu bringen, so spielt auch in jene Anstoßvereinigungen sehr maßgeblich das Interesse hinein, die Eisenbahnanlagen, die das Gepräge der Unabänderlichkeit in schärfster Betonung zeigen, dauernd in möglichst vollständiger Beschäftigung zu halten. Das stehende Kapital schreit nun einmal durch alle Konjunkturgänge hindurch nach Verzinsung und in hohem Grade auch nach Abschreibung; es kann nicht, wie das umlaufende Kapital, bei schlechter Wirtschaftslage aus dem Betrieb herausgezogen und irgendwie anders verwendet werden, und es steht doch schon bei der kleinsten Eisenbahn im Gesamtkapitalaufbau durchaus im Vordergrund, muß hier wesentlich größer als die für Lohnzahlungen und Betriebsstoffkäufe bereitgehaltenen Geldmittel sein.

Nicht aus der absoluten Größe, sondern aus dem Verhältnis der beiden Kapitalteile ergibt sich jene Unbeweglichkeit, mit der alle Unternehmungen betonten stehenden Kapitals dem Konjunkturenwechsel gegenüberstehen; vollends die Eisenbahnen, die für Unterbau und Oberbau ebenso wie für ihren Lokomotiv- und Wagenpark den bei weitem größten Teil ihres Gesamtkapitals ein für allemal festzulegen haben. Es darf auf die eigentümliche Weise hingewiesen werden, mit der sich in Frankreich der Staat und die privaten Eisenbahngesellschaften in die Last der Kapitalaufbringung seit dem Gesetz von 1842 geteilt haben: dem Staate die Beschaffung des Unterbaus als desjenigen Aufwandes, der die größten Ansprüche stellt und zugleich dank völliger Unabänderlichkeit das größte Risiko mit sich bringt; den Gesellschaften der klei-

nere Rest, der zwar im Oberbau und in den Fahrzeugen ebenfalls so gut wie unabänderlich steckt, in dem jedoch die Umlaufsmittel mit ihrer Anpassungsfähigkeit einen gewissen Ausgleich bedeuten, und für den doch noch (nach einem Gesetz von 1855) der Staat eine Dividendengarantie übernommen hat. Schärfer kann wohl das Risiko nicht beleuchtet werden, das schon bei kleiner Streckenlänge (1842!) auf einer Eisenbahn lastet. Wo es vom Privatkapital allein zu tragen ist, muß also durch sorgfältigste Pflege des Verkehrs ihm entgegengearbeitet werden. Und hierfür kann man Änderungen des Fahrplans oder der Preise nicht brauchen, die man nicht selbst bestimmt. Da hilft nur die unternehmungsmäßige Zusammenfassung aller der Linien, die das Verkehrsbedürfnis selbst als eine Einheit begreift und benutzt.

Verkehrspflege war es auch, was die ursprünglich allein gebauten Hauptbahnen veranlaßt hat, sich Zubringerlinien teils selbst zu beschaffen, teils in mannigfachen Rechtsformen anzugliedern. Und hier tritt die Rücksicht auf gleichmäßige und vollständige Ausnutzung des in den Stammstrecken angelegten Kapitals mit voller Deutlichkeit hervor; denn oft genug sind solche Abzweigungen gebaut und erworben worden, obwohl auf eine Rentabilität der so neuinvestierten Geldmittel nicht gerechnet werden konnte, weil man sich aber eine bessere Beschäftigung der Stammbahn damit zu sichern glaubte. Nicht zuletzt die englischen Großsysteme sind auf diese Weise zu dem Umfang emporgewachsen, der ihr Kapital schon in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts je auf mehrere Zehnermillionen Pfund Sterling, mehrere hundert Millionen Mark also, hinaufgetrieben hat. Auch im ärmeren Deutschland aber verästeln sich, zumal in seinen westlichen Gebieten, einige Gesellschaften bereits in die Breite, wie dies auch die wichtigeren Bahnen im nordöstlichen Viertel der Vereinigten Staaten von Amerika tun. In England haben offenbar schon damals nicht nur die Leiter der großen Bahnunternehmungen, vielmehr auch die Kapitalistenkreise die frühere Furcht vor der „Riesenzahl" überwunden. In Deutschland ist man noch ängstlicher; konnte doch noch in der Gründerzeit der siebziger Jahre ein Strousberg von seiner Bank mit der ausdrücklichen Begründung fallen gelassen werden, daß die von ihm gegründeten Bahn- und Industrieunternehmungen seine eigene Kapitalkraft um ein Vielfaches überstiegen hätten und deshalb nicht mehr als gesund zu betrachten wären — als ob nicht die Bedeutung der Aktiengesellschaftsform gerade darin bestünde, die kapitallose Unternehmerenergie mit den erforderlichen Geldmitteln zu versehen und von eigener Kapitalkraft unabhängig zu machen. Um so bezeichnender, daß es trotzdem um 1880 schon Bahnsysteme gab wie etwa die Rheinische und die Köln-Mindener Bahn mit je

fast 500 und die Bergisch-Märkische Bahn mit mehr als 600 Millionen Mark Aktien- und Obligationenkapital. —

Beides aber, die Längserstreckung und die Breitenentfaltung, trägt den Keim zu etwas Neuem in sich; zu einer Kraft, die alsbald den allerstärksten Druck auf Zusammenschluß ausübt und nicht mehr Groß mit Klein, sondern gerade Ganzgroß mit Ganzgroß vereinigen will. Schon die Herstellung langer Einheitslinien bringt es mit sich, daß wenigstens die wichtigsten Städte, die mit dem Gewicht eines schweren Körpers den Verkehr an sich ziehen, regelmäßig durch mehrere Unternehmungen miteinander verbunden werden; es entwickelt sich also für sie unter den Eisenbahnen der „Wettbewerb in den Knotenpunkten". Je mehr dann auch das Zwischengelände von beiden Seiten her durch Zubringerstrecken aufgeschlossen wird und diese einander naherücken oder gar in dieselben Orte eindringen, um so mehr wird der Wettbewerb zur allgemeinen, die Betriebs- und Preisgestaltung bestimmenden Erscheinung. Und es kommt zu **Wettbewerbskämpfen**, die nicht nur mit den technischen Mitteln der Schnelligkeit und Bequemlichkeit, sondern schärfstens auch mit Preisunterbietungen ausgeführt zu werden pflegen.

Bei Unternehmungen, in deren Aufbau das stehende Kapital das Gesamtbild entscheidend bestimmt, — vollends also bei den Eisenbahnen haben solche Preiskämpfe das Mißliche an sich, daß es so leicht nicht eindeutige Sieger schließlich gibt. Im Konkurse eines solchen Unternehmens nämlich steht bekanntlich der Betrieb nicht still, solange die Einnahmen noch die laufenden Ausgaben decken; das Leistungsangebot wird also selbst in solch äußerstem Fall des formalen Zusammenbruchs nicht gemindert. Und ist erst die „Kapitalreorganisation", d. h. die bilanzmäßige Anpassung des zins- und dividendenberechtigten Kapitals an die Reineinnahme-Möglichkeiten vollzogen, so führt der (formal unterlegene) Betrieb den Kampf mit einer Selbstkostenrechnung weiter, aus der die Verzinsung des ursprünglichen Anlagekapitals mehr oder minder ausgemerzt ist, und der gegenüber gerade der bisher stärkere, aber noch mit den hohen Anlagekosten belastete Gegner unterliegt, bis auch er den Weg der Kapitalbereinigung geht. Namentlich in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo sich solche Kämpfe in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit äußerster Schärfe und letzter Folgerichtigkeit abgespielt haben, ist es für die heute bestehenden Bahngesellschaften fast zur Selbstverständlichkeit geworden, daß sie in jener Zeit durch ein oder auch mehrere *receiverships* hindurchgegangen sind, wirtschaftlich also ebenso wie ihre damaligen Gegner eine Zeitlang am Boden gelegen haben, und daß diese Gegner doch nicht aus dem Frachtenmarkt herausgedrängt worden sind.

Unter solchen Umständen verliert der Preiskampf seinen Sinn, und man tut besser, den Wettbewerb durch Vereinbarungen und schließlich Vereinigungen aus der Welt zu schaffen. Auch dies hat noch oft genug schwere Kämpfe ausgelöst; ist doch dann noch zu entscheiden, welche der konkurrierenden Unternehmungen das neue Gebilde führen soll — richtiger: welche die maßgebliche Unternehmerpersönlichkeit zu stellen hat. Aber dieser Ehrgeiz hat sich an den Börsen ausgetobt, wo es um den Erwerb von Aktienmehrheiten gegangen ist. Auf die Kapital- und Kreditkraft der sich messenden Menschen kam es an; die Betriebe selbst blieben außer Spiel. Zumeist haben auch diese Kämpfe mit einem gegenseitigen Vertragen geendet, da sich vom Kapital her die Banken einzumischen vermochten. Oft ist es — wie wir es aus Deutschland für schwerindustrielle Verbands- und Konzernbildungen auch kennen — unter Bankeneinfluß ohne Kampf zur Vereinigung gekommen. Ein Pierpont Morgan z. B. ist dadurch zu seiner großen Bedeutung gelangt, daß er in den achtziger Jahren beim Aufbau des Vanderbiltschen Eisenbahnkonzerns der *New York Central and Hudson River Railway* maßgeblich geholfen hat; in dem großen Kampf, den um die Jahrhundertwende die Eisenbahnmagnaten Hill und Harriman um die Beherrschung des ganzen westlichen Eisenbahnnetzes geführt haben, ist er geradezu der regelnde Schiedsrichter gewesen. Auch in England aber, wo die Banken traditionsgemäß auf inländische Unternehmungen kaum je einen maßgeblichen Einfluß ausüben und wo es — wohl mit infolgedessen — bis zum Gestz von 1921 zu einer regionalen Aufteilung des Gesamtgebietes nur in eingeschränktem Maße gekommen ist, sind Tarifkämpfe der Bahnen schon seit Jahrzehnten nicht mehr vorgekommen, hat man also die Preisvereinbarung der Großen zu der gleichen Wirksamkeit emporgehoben. Das Wort des jüngeren Stephenson, das schon in den vierziger Jahren aus den Eisenbahn-Kanal-Kämpfen heraus geprägt worden ist, hat sich allenthalben für die Eisenbahnen bewahrheitet: *competition is combination.* In diesem Wirtschaftszweig hat der Wettbewerb in der Tat noch immer zur Vereinigung geführt. —

3. Wie kommt es aber, daß bei den Eisenbahnen innerhalb ihres technischen Bereichs **die Vergrößerungs- und Monopoltendenz** sich bis zum letzten hat **durchsetzen** können? Diese Frage heischt noch Antwort angesichts der Tatsache, daß in fast allen Wirtschaftszweigen mit der Entwicklung der maschinellen Technik das stehende Kapital mehr und mehr in den Vordergrund gerückt ist und dennoch in keinem einzigen dieser anderen Zweige bis zu einem vollkommenen Monopol durchgedrungen ist.

Sogar die eisenschaffende Industrie Deutschlands, die mit ihrem Stahlwerksverband den deutschen Markt der schweren Stahlerzeugnisse

restlos beherrscht, sieht sich mit dem Roheisen sogar auf deutschem Boden dem englischen Wettbewerb und mit allen ihren Fabrikaten auf den ausländischen Märkten — trotz der Internationalen Rohstahl-Exportgemeinschaft — der Gesamtheit internationalen Wettbewerbs ausgesetzt; zu einer Preisfestlegung, dem Zeichen der Monopolmacht, hat es die IREG noch niemals gebracht. Auch der nordamerikanische Stahltrust, die *United States Steel Corporation,* und die Gesamtheit der *Standard Oil*-Gesellschaften, der *Rockefeller*sche Petroleumtrust, haben im Laufe der Jahre neue, von ihnen unabhängige Werke erstehen lassen müssen, deren Entwicklung sie auch durch kartellartige Vereinbarungen nicht haben hemmen können. Das Deutsche Kalisyndikat, das immerhin bis zum Weltkrieg (seit 1910 allerdings durch staatlichen Zwang zusammengehalten) den ganzen Weltmarkt monopolisiert hat und nach der Abtretung der elsässischen Gruben mit dem französischen Syndikat zusammen das Monopol hat festhalten können, ist letzthin in zunehmendem Maße durch die Kaligewinnung mehrerer neuer Länder in seinem Absatz beengt worden; von einem Weltmonopol ist nicht mehr zu reden. Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und der Rheinische Braunkohlenbrikett-Verkaufsverein, die festest gefügten Zusammenschlüsse aus dem Bergbau der ganzen Welt, stehen je in ihrem unmittelbaren Gewinnungsbezirk miteinander in nachhaltigem Absatzkampf; und für jenes gilt ein sehr großer Teil Deutschlands sogar formell als „bestrittenes" Gebiet — trotz des Reichs-Kohlenwirtschaftsgesetzes von 1919 und des dadurch geschaffenen Reichskohlenverbandes. In der Linienschifffahrt der Ozeane, in der es allenthalben Größtunternehmungen und daneben regionale Verbände gibt, ist man selbst in der Befahrung des Nordatlantik noch niemals über lose und immer wieder durchbrochene Einschränkungen des Wettbewerbs hinausgekommen, die außerdem auch die Rücktransporte von Massengütern (wie Getreide und Baumwolle) immer haben freilassen müssen; vollends haben die sonst bestehenden „Konferenzen" sich nirgends zu monopolmäßiger Preismacht oder auch nur zu dauerndem Bestande emporheben können. Und so geht es — mit ganz wenigen, auf Fabrikationsgeheimnisse und Patente sich stützenden Ausnahmen — die ganze Reihe der nationalen und internationalen Kartelle und Konzerne hindurch. Vom Erfolg her läßt sich der viel gebrauchte Ausdruck Monopolkapitalismus als Kennzeichen neuzeitlicher Wirtschaftsweise weder für die einzelnen Zweige noch gar für das Ganze des Wirtschaftslebens rechtfertigen. Man möchte wohl, und man will auch; aber man kann nicht. —

Unter den allgemeineren Gründen, die es abseits der Eisenbahnen zu wirklich straffen, marktbeherrschenden Gebilden nicht kommen

lassen, ist an erster Stelle die sogen. **Außenseitergefahr** zu nennen. Sie wird in aller Regel schon durch eine stetige, über längere Zeiträume Gleichmäßigkeit verbreitende Preisgestaltung heraufbeschworen; glaubt doch dann jeder Unternehmer und Kapitalist, das Risiko eines neuen Betriebes genau übersehen, Produktionskosten und Preise miteinander für die absehbare Zukunft vergleichen zu können. Und die Gefahr wird unweigerlich Ereignis, wenn die tatsächliche Marktstellung eines Verbandes stark genug erscheint, beträchtliche Preissteigerungen und damit Gewinnerhöhungen durchzusetzen; das allzeit neu sich bildende Kapital strömt dann vollends denjenigen Unternehmern zu, die von solchen Preisen für neue Werke profitieren wollen. Sogar im Bergbau pflegt man dann nach neuen Vorkommen zu suchen, und sie auch zu finden; wie das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und das Deutsche Kalisyndikat als Folge von Preisüberspannungen es hart zu spüren bekommen haben. Nicht einmal das Bodenrecht verleiht hier ein Monopol; nutzt doch der Bergbau die Erdrinde dreidimensional aus, so daß immer wieder Erweiterungen möglich werden und damit Durchbrechungen eines zeitweilig etwa bestehenden Scheinmonopols. Das Reichs-Berggesetz von 1905, die sogen. lex Gamp, hat ganz richtig das Schürfungs- und Mutungsrecht und nicht nur die Ausbeutungsbefugnis eingeschränkt, um dem Staat die alleinige Macht über neues Bergwerkseigentum in die Hand zu geben. Und wenn schon in einem seit Jahrhunderten auf Steinkohle bearbeiteten Gebiet, wie Rheinland-Westfalen, noch in jüngster Zeit (um die Jahrhundertwende) ganz überraschend nach Osten, Norden und Westen hin neue, abbauwürdige Vorkommen in erträglicher Teufe dank neuen Bohrmethoden gefunden worden sind —, wer will vom unerschlossenen Innern der fremden Erdteile sich schon ein Zukunftsbild machen? Die Kupferminen des innersten Kongostaates sprechen doch eine allzu deutliche Sprache.

Noch leichter ist es in der Seeschiffahrt, in einen etwa bestehenden Ring der Liniengesellschaften einzubrechen. Auch sie ist nicht etwa völlig vom Bodeneigentum losgelöst; die Landungsplätze der Häfen pflegen nicht gleichmäßig günstig zu liegen, und gerade unsere deutschen Reedereien wissen ein Lied davon zu singen, daß ihnen die Liquidationen des Weltkrieges und der Nachkriegszeit fast überall im Ausland ihre alten, meist besonders gut gelegenen Liegeplätze und Speicheranlagen entrissen haben. Aber entscheidend ist doch die Freiheit der Meeresstraßen und die Tatsache, daß in allen Ozeanteilen regelmäßig Trampschiffe, Dampfer und Segler der freien Fahrt, nur allzu bereit sind, aus hohen Frachten der Linienschiffahrt für sich Beschäftigung zu entnehmen. Hierauf beruht es, daß alle Vereinbarungen sich ausschließlich

auf die Beförderung von Kajütspassagieren und von hochwertigen Gütern beziehen, worin die Linie einen technischen Vorsprung vor der Trampschiffahrt hat; für die Transporte der Massengüter, bei denen alles auf die Preisfrage sich zuspitzt, stehen überall in der Welt Linien- und freie Schiffahrt in ungehemmtem Wettbewerb.

In den Fertigungsindustrien endlich hat die moderne Technik mit ihrer Wissenschaftlichkeit unter den früher weiter verbreiteten, weil allein auf empirischer Kenntnis und Erbtum beruhenden Monopolen gründlich aufgeräumt. Natürlich gibt es auch heute noch Fabrikationsgeheimnisse und technische Fertigkeiten, die wenigstens eine Zeitlang ein Monopol der Herstellung zu tragen vermögen; und es ist auch nicht lediglich die chemische Industrie, die sich eines solchen Vorzugs erfreut. Aber die Grundlagen aller Technik sind doch längst in den Bereich des wissenschaftlich Lehrbaren und deshalb des Allgemein-Erlernbaren hineingehoben und so zu einem Allgemeingut geworden, von dem aus jedermann auch in die feineren Verarbeitungsgebiete sich hineinleben kann. Es ist eine ähnliche Entwicklung vor sich gegangen wie im Überseehandel, in dem es auch kaum noch eine individuelle Sonderkenntnis von Land und Leuten gibt und deshalb die Monopolisten, die „königlichen Kaufleute" der früheren Zeit, fast ganz dem Wettbewerbssystem haben weichen müssen.

Wie anders bei den Eisenbahnen. Auch hier läßt sich gewiß daran denken, daß über oder unter der Erde neue Linien errichtet werden, welche die bestehenden Netze nicht unmittelbar zu kreuzen brauchen und daher von dem reinen Oberflächeneigentum nicht behindert werden; Londons Untergrundbahnen laufen ja stellenweis in mehreren Stockwerken untereinander hin, und auch Berlins Untergrundbahn ist in ihrer Linienführung durch die altbestehenden Oberflächenbahnen nicht gestört worden. Es ist aber doch mehr als eine Frage der Bodenrechtsgestaltung, ob es solche Möglichkeiten offen läßt oder nicht. Der Unterschied der Herstellungskosten ist außerhalb der großen Städte notwendig so gewaltig, daß sich der Vorsprung der Oberflächenbahn wohl nirgends bis zu einer entscheidenden Einwirkung auf deren Preisgebarung ausgleichen läßt. Und dann ist, sobald erst der Netzcharakter der Bahnen herausgearbeitet worden ist, jeder neue Schienenweg mit seiner Entstehung und vollends mit seinem Betrieb an den guten Willen der schon vorhandenen Unternehmungen unlöslich gebunden; es sei denn, daß es sich lediglich um ganz kurze, in eine offene Masche des Netzes fallende Planungen handelt.

An dieser technischen Lage ändert auch weder ein Enteignungsrecht, noch eine Konzessionsvorschrift, wonach Kreuzungen oder gar

Mitbenutzung gestattet werden müssen, etwas irgend Wesentliches. Es gibt allzuviel Mittel, im tatsächlichen Betriebe die etwa gewährte, meist abgerungene Befugnis hinfällig zu machen. Wer will denn den bösen Willen nachweisen, wenn gerade an den Kreuzungsstellen häufiger Fahrplanstörungen eintreten? oder wenn es überhaupt nicht gelingt, die Fahrpläne der beiden Bahnen so aufeinander abzustimmen, daß auch der neue Betrieb sich voll entfalten kann? In den Vereinigten Staaten von Amerika hat es jedenfalls keinen Unterschied bedeutet, daß einige der Einzelstaaten über Enteignungsgesetze verfügen und andere nicht. Und auch in England haben die Bahnen es von Anfang an verstanden, die Enteignungsbestimmungen nur jeweils zu ihrem Nutzen und nicht gegen sich walten zu lassen. Noch heute kennt man im erweiterten Ruhrgebiet recht wohl die Linien, die früher einmal der Rheinischen, der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Bahn gehört haben; auch dies ein Zeichen, daß es zwar ein dichtes Nebeneinander, aber nicht ein Ineinander dieser Betriebe gegeben hat. Vom Oberflächeneigentum her kann das Aufkommen neuer Konkurrenten von jedem Netze wirksam bekämpft und verhindert werden. Mit der Außenseitergefahr braucht die große Bahnunternehmung nicht mehr zu rechnen. —

Eine zweite Hemmungskraft, die sich in allen anderen Wirtschaftszweigen dem Heranbilden der alles zusammenfassenden Unternehmung entgegenwirft und auch nur unter bestimmten Bedingungen durch Kartelle umgangen werden kann, findet im Eisenbahnwesen ebenfalls keinen Betätigungsraum — die Spannung nämlich zwischen dem sachlichen Leitungsanspruch und der **persönlichen Leitungsfähigkeit.** Sie liegt darin, daß auf der einen Seite jedes Unternehmen an seiner Spitze eine Stelle unerläßlich haben muß, von der die letztentscheidenden Entschlüsse ausgehen und die hierzu jederzeit eines Überblicks über das Ganze des Unternehmens bedarf, wie es mit der Produktion aller seiner Teile und mit den Produktionskosten im Verhältnis zu der Aufnahmefähigkeit des Marktes und zu den Marktpreisen steht, und daß auf der anderen Seite die führenden Männer sich diese Übersicht doch nur in gewissen Grenzen zu beschaffen vermögen.

Der Rahmen wird hierdurch um so enger gezogen, je spezialisierter die Leistungen gehalten sind, und je mehr deshalb auf sehr zersplitterten Absatz geachtet werden muß. Die stets sehr anspruchsvollen Abnehmer solcher Waren lassen sich mit ihren individuellen Wünschen nur befriedigen, wenn die Leitung des liefernden Werks in dauernder Fühlung mit den Fertigungsstellen steht; hochgelernte Vorbereitungs- und Ausführungsarbeit ist in ihrer vollen Leistungsfähigkeit, zumal wenn sie sich der feinst durchkonstruierten und dann sehr empfindlichen Fein-

maschine bedient oder sonst schwierige Aufgaben zu bewältigen hat, nur durch die Anerkennung zu erhalten, die ihr von den obersten Stellen zuteil wird, und nicht schon durch Art und Höhe des Lohnes, der in solchen Fällen eben deshalb auch nicht nach Akkord berechnet zu werden pflegt. Auch von der Eigenart der Einkaufs- und Verkaufsmärkte kommt eine einengende Wirkung in die Größenentwicklung der Unternehmungen hinein; schwanken dort die Mengen und Preise unaufhörlich in beträchtlichen Zuckungen, so steigt die Verantwortung, den rechten Augenblick der Menge und dem Preise nach für den Einkauf der Verarbeitungsstoffe und für den Verkauf der fertigen Waren zu treffen, und sie kann bald nicht mehr auf untergeordnete Organe gelegt, muß von den leitenden Männern selbst übernommen werden. Sogar bei so ausgeprägt derber Massenproduktion, wie sie etwa den Zweigen der sogenannten Schwerindustrie eigentümlich ist, hat die Erfahrung gelehrt, daß die Bäume der Organisation nicht in den Himmel wachsen können; die Aufgabe, die verschiedenen Betriebe eines Großwerkes mit ihren Leistungen aufeinander abzustellen und dann im ganzen den Marktverhältnissen anzupassen, ist schließlich doch nicht mehr zu lösen, wenn die einzelnen Teile nicht mehr klar und deutlich vor der Entschlußkraft der obersten Gesamtleitung stehen.

Allerdings hat die hier gezogene Grenze im Laufe der Zeiten vielfach eine Ausweitung erfahren. Man hat im Innenbetrieb gelernt, durch eine feinere Ausbildung der sogenannten Werks- und Betriebsstatistik die Übersehbarkeit des Ganzen beträchtlich zu erhöhen, den jeweiligen Stand der Leistungen und ihrer Kosten in wenige Ziffern zusammenzudrängen. Und man hat nach außen hin durch die Errichtung straffer Verkaufskartelle wenigstens einen Teil der sonst schwierigsten Leitungsaufgabe, den Verkauf zu rentablen und nicht mehr ewig schwankenden Preisen, den Organen der Produktionswerke abgenommen und sie für eine stärkere Betonung der internen Organisationsaufgaben frei gemacht. Beides setzt jedoch voraus, daß es sich um derbe, in Ziffern genügend deutlich auszudrückende Leistungen handelt, um wirkliche Massenleistungen also; die noch irgend speziell bestimmte Arbeit, auch wenn sie mit Hilfe einer Maschine bewerkstelligt wird, entzieht sich nach innen der statistischen Erfassung und nach außen jener Gleichsetzung mit den Leistungen anderer Unternehmungen, die für eine Kartellbildung unerläßlich ist.

Wie begrenzt trotz dieser Neuerungen der Rahmen für Betriebs- und Unternehmungsvergrößerungen in aller Regel geblieben ist, zeigen deutlich durch ihren Fehlschlag die oft genug unternommenen Versuche, durch Zusammenfassung aller Unternehmungen und Betriebe eines

ganzen Wirtschaftszweiges ein volles Monopol zu erringen, das Ziel der Marktbeherrschung also wirklich zu erreichen. So hat man zwar in Praxis und Wissenschaft vielfach den Begriff des Trusts ganz unmittelbar auf das Monopol abgestellt; aber gerade die beiden Großkonzerne Nordamerikas, die drüben und hüben regelmäßig als Trust bezeichnet werden und dem Ausdruck zu allgemeinem Gebrauch verholfen haben, — der Petroleumtrust Rockefellers und der Stahltrust Carnegies —, sie sind niemals auch nur in den Vereinigten Staaten zur Erreichung des Monopolzieles gelangt, haben vielmehr beide je länger um so mehr (wie schon erwähnt) andere Werke neben sich zu voller selbständiger Entfaltung gelangen lassen müssen — nicht etwa dank der nordamerikanischen Gesetzgebung, die man stets zu umgehen verstanden hat, sondern dank der Schwerfälligkeit des riesengroß gewordenen Verwaltungsapparates, der mit dem eigenen Werk vollauf beschäftigt war und den Neulingen deshalb die Lebensluft lassen mußte. Auch in Deutschland hat bei der Errichtung des Stahlvereins (der Vereinigten Stahlwerke A.-G.) der Gedanke, die großen Thomaswerke, wie schon kartellmäßig im Stahlwerksverband, so nunmehr unternehmungsmäßig in einem geschlossenen Konzern zusammenzufassen, unzweifelhaft Pate gestanden; aber auch hier hat er nicht nur dank dem Widerstand der alten und neuen Familienwerke (wie Gutehoffnungshütte, Krupp, Hoesch, Klöckner) sich nicht verwirklichen lassen, sondern hat nach einigen Jahren schwierigen Arbeitens das Gefüge ganz wesentlich auflockern und den Teilbetrieben zu gutem Teil ihre Selbständigkeit wiedergeben müssen. Und was ist von der größten Gründung eines Hugo Stinnes, dem Elektro-Montan-Trust Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union, schließlich übrig geblieben? — die Auflösung in seine alten Bestandteile, weil die zusammengeworfenen Betriebe schlechter miteinander arbeiteten, als es die selbständigen Werke getan hatten. Man braucht also weder auf den sogenannten Stinnesschen Privatkonzern, der diesen Namen dank dem Fehlen der sachlichen Zusammenhänge gar nicht verdient und nur als ein Instrument des Besitzrisiko-Ausgleichs zu gelten hat, noch auf den Nordwolle-Konzern hinzuweisen, der einen Organisationsgedanken der Montan-Stahl-Industrie auf einen gänzlich anders gearteten und hierfür durchaus ungeeigneten Gewerbezweig übertragen wollte. Aus den Zweigen der derben Massenproduktion, die an sich für Groß-Zusammenschlüsse die Unterlagen darbieten, sind die Vorgänge zahlreich genug, die das Begrenzte solcher Entwicklungen deutlich machen.

Um jedoch das Besondere der Eisenbahngestaltung in aller Schärfe zu kennzeichnen, sei noch auf die Seeschiffahrt eingegangen. In ihr haben vor dem Weltkriege zwei Auffassungen hart miteinander gerungen. Die eine hielt daran fest, daß den mannigfachen Schwierig-

keiten und Schwankungen des Weltfrachtenmarktes nur diejenige Unternehmung gewachsen wäre, die ihre Tätigkeit streng auf ein bestimmtes Ozeangebiet beschränke, dies nun aber auch bis in die letzte Falte hinein übersähe und dadurch den leitenden Männern die Möglichkeit rascher Anpassung an die wechselnden Lagen belasse. Die andere Meinung ging dahin, daß gerade die Erfassung mannigfacher und vom Konjunkturengang verschieden getroffener Ozeanwege ein starkes Moment des Risikoausgleichs in sich trüge; die Verschiedenheit der Grundbedingungen wäre nicht so stark, daß nicht die oberste Leitung des „Welt"-Unternehmens sich darin zurechtfinden und so dennoch die dem Ganzen ersprießlichen Entschlüsse jeweils mit der erforderlichen Schnelligkeit fassen könnte. Jenes Prinzip der regionalen Sonderung war in England herrschend, sogar die größten Reedereien gingen über ihren ursprünglichen Tätigkeitsbereich nur wenig hinaus; es wurde aber auch in Hamburg von gewichtigen und keineswegs schlechtweg am Alten hängenden Kreisen vertreten und bei den meisten Seeschiffahrts-Gesellschaften auch festgehalten (Hamburg-Südamerika-, Deutsch-Australische, Deutsch-Ostafrika-, Levante-Linie usw.). Zu wirklich die Welt umspannenden Betrieben waren nur die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) und der Norddeutsche Lloyd geworden; eben deshalb namentlich jene in Hamburg selbst mit starken Zweifeln betrachtet. Aber niemals wäre der Gedanke gefaßt oder gar Wirklichkeit geworden, diese beiden Kolosse auch noch mit der Betriebsführung der Spezialunternehmungen zu belasten, geschweige denn das Ganze der deutschen Ozeanschiffahrt zu einer betrieblichen Einheit zusammenzuschweißen; man wußte, warum man sich jenen gegenüber und untereinander mit kartellartigen Beschränkungen des Wettbewerbs stets begnügte, und hat deshalb auch dem nordamerikanischen Gedanken eines Nordatlantik-Trusts (1901) nachhaltigen und erfolgreichen Widerstand geleistet. Erst die wirtschaftliche Zerfahrenheit der Nachkriegszeit, ein rein ziffernmäßig-abstraktes und von den psychologischen Untergründen alles Wirtschaftens sich loslösendes Denken hat von außen her in die deutsche Seeschiffahrt den Plan hineingetragen, durch eine alles erfassende Vereinigung besser als durch schärfste Betonung der regionalen Besonderheiten nunmehr der gewaltig angeschwollenen Schwierigkeiten Herr werden zu wollen. Es war Schicksal, daß die hanseatischen Seeschiffahrtskreise in ihrer Kapitalkraft allzusehr geschwächt waren, als daß sie noch ihren Widerspruch in die entscheidende Tat hätten umsetzen können; und so hat das Verhängnis seinen Lauf genommen. Der Mißerfolg ist nicht ausgeblieben. Und reuig hat man wieder getrennt, was als Ganzes sich als schlechthin unhandlich, als unübersehbar er-

wiesen hat. Wirtschaftsführung ist hier deutlich als mehr denn ein Rechenexempel erwiesen worden. Mögen das stehende Kapital und die konstanten Kosten, wie Karl Marx es mit Recht wahrhaben will, auf unbegrenzte Vergrößerung und schließlich auf allumfassenden Zusammenschluß mit aller ihrer gewaltigen Kraft hindrängen — vom Menschen, der die Zusammenschlüsse in Gang halten soll, wird dem Drängen eine schließlich stärkere Hemmungskraft entgegengestemmt, und erst das Gegeneinander aller Kraftlinien bestimmt — was Karl Marx zu prüfen unterlassen hat —, wieweit sich jenes Drängen in der Wirklichkeit durchsetzen kann. —

Um so auffallender ist es, daß bei den Eisenbahnen die Grenze soviel weiter gesteckt erscheint. Und doch nicht ein Widerspruch.

Die Entscheidung, in welchem Umfange dem Publikum auf der einmal hergestellten Schienenstraße die Transportleistungen angeboten werden sollen, wie also der Fahrplan für den Personen- und den Güterverkehr im voraus zu gestalten ist, wird allerdings durch die Erwägung belastet, daß niemals auf Vorrat und spätere Verwertung produziert werden kann; eine nicht ausgenutzte, nach Maßgabe des Fahrplans jedoch durchgeführte Transportleistung ist endgiltig vertan. Und diese Last wirkt sich um so schwerer aus, je länger durch die staatlichen Sonder-Eisenbahngesetze die Fristen gezogen sind, in denen der veröffentlichte Fahrplan auf alle Fälle durchgehalten werden muß. Sie läßt sich auch keineswegs immer durch besonders vorsichtiges Anbieten der Leistung verringern; denn die tatsächliche Benutzung der Bahn ist namentlich bei neu eröffneten Strecken regelmäßig von der Häufigkeit abhängig, mit der sie die Benutzungsmöglichkeit darbietet, und so muß das Risiko gelaufen werden, durch einen verhältnismäßig dicht gehaltenen Fahrplan einen Anreiz zu Fahrten und zur Güteraufgabe, zur Abwendung von den älteren Transportmitteln auszuüben. Nur bei gründlicher Lokalkenntnis läßt sich die Erfolgsaussicht mit einiger Sicherheit abschätzen — dies mit ein Grund, warum in den Anfangszeiten allenthalben die Eisenbahnen in örtlich begrenztem Rahmen gegründet worden sind.

Je mehr jedoch neue Strecken nur zur Ergänzung und Abrundung eines schon bestehenden Netzes erbaut werden, um so mehr tritt das lokale Risiko in den Hintergrund. Auch die Ortskenntnis wird in den größeren Zusammenhang der überregionalen Beziehungen eingespannt und einer Prüfung durch jene Erfahrungen unterzogen, welche man an anderen Stellen mit dem Schienenweg als einem Schöpfer von Verkehrsbedürfnissen schon gemacht hat. Die Entscheidung, wie schon über den Bau der neuen Linie, so auch über die Fahrplangestaltung verlagert sich

gerade dank der weiteren Übersicht an eine höhere Stelle; und zwar um so höher hinauf, je mehr die Verkehrsbeziehungen sich räumlich ausweiten und auch auf sehr große Entfernungen den Charakter der Regelmäßigkeit und Selbstverständlichkeit annehmen, bis schließlich der Umfang der Eisenbahnunternehmung mit dem Raum des tatsächlich einheitlichen Verkehrsgebietes sich deckt.

Die **Fahrplanmäßigkeit** des Betriebes, die sich aus den technischen Unterlagen als unerläßlich ergibt, ist es nicht zuletzt, was die Übersehbarkeit der Unternehmung weit über jene Grenzen hinaushebt, die für die anderen Wirtschaftszweige gelten. Bei den Eisenbahnen kann es sich immer nur den einmal eingefahrenen Fahrplänen des Personen- und Güterverkehrs gegenüber um vereinzelte Einfügungen und Abänderungen handeln; mag hier und da einmal aus rein örtlichen Gründen ein Extrazug gefahren oder ein fahrplanmäßiger Zug verstärkt werden müssen, oder mag auch der Fahrplan selbst für eine neue Betriebszeit verbessert werden. Jenes kann ohne Bedenken, weil die Einzelheit in den feststehenden Fahrplan hineinpassen muß, den örtlichen Organen zur Entscheidung überlassen und daher mit der erforderlichen Raschheit ausgeführt werden. Dieses aber läßt sich — wiederum, weil stets vom gegebenen Fahrplan ausgegangen werden muß — recht wohl von einer Zentralstelle aus für sehr weite Gebiete beurteilen und bewirken. Und immer bietet der Fahrplan bis in die obersten Organe der Unternehmungsleitung hinein ein sicheres Mittel, die Betriebsführung bis zu den untersten und unmittelbar ausführenden Stellen herunter auf ihre Exaktheit und Sachgemäßheit, auf ihre Qualität also gleichsam, dauernd zu kontrollieren.

Die **Transportleistungen** lassen sich außerdem in bestimmten Einheiten ausdrücken und damit **statistisch** erfassen, zeitlich und räumlich miteinander vergleichen. Hierbei mögen gewisse Feinheiten, wie etwa die Fahr- und Reisegeschwindigkeit der verschiedenen Züge und Zugarten, unberücksichtigt bleiben müssen. Für eine Übersicht, was jeweils im Gesamtnetz und in seinen einzelnen Teilen tatsächlich geleistet und wie der Apparat ausgenutzt worden ist, reichen die Aufzeichnungen aus, die sich an die Menge und die Entfernung halten, und die man unschwer aus den sonst schon anfallenden Unterlagen (Fahrkarten, Frachtbriefen, Zugdienstzettel u. dergl.) gewinnen kann. Es braucht nur darauf hingewiesen zu werden, daß es bei der Reichsbahn-Gesellschaft gelungen ist, die einzelnen Direktionsbezirke statistisch so selbständig nebeneinanderzustellen, daß für jeden eine besondere Leistungs- und Ertragsbilanz berechnet wird; eben das, was die Zentralverwaltung eines großen Unternehmens in kurzen Zwischenräumen erfahren muß, um danach ihre Gesamthaltung auszurichten —, was aber auch vom Standpunkt der ein-

zelnen Betriebe aus die Zusammenfassung als einen Fortschritt gegenüber der Vereinzelung erscheinen läßt. Eine Aufstellung der geldmäßigen Erträge allein würde für diese Zwecke nicht ausreichen; in ihr kämen die Unterschiede der örtlichen und regionalen Verhältnisse nicht zum statistischen Ausdruck, man erführe nichts über die Vergleichsfähigkeit der Ziffern. Die Hinzufügung der Leistungszahlen als des Vergleichsmaßstabes aber setzt eine so weitgehende Gleichheit der Leistungseinheiten voraus, einen so stark betonten Massencharakter aller Leistungen, wie er sich nur bei der Eisenbahn — als der geschlossenen Einheit von Weg, Fahrzeug und Betrieb —, nicht aber bei anderen Wirtschaftszweigen findet. —

Nicht zuletzt hebt die durchweg geltende **Tarifmäßigkeit** der Preisbildung die Eisenbahnen in die sie kennzeichnende, vom Monopol geforderte Unternehmungsgröße hinein. Auch diese Tarifmäßigkeit ist eine notwendige Folge des ganzen technisch-betrieblichen Aufbaus und nicht erst des wirtschaftlichen Monopols. Sie wird jedoch durch das Monopol, wenn es erst erreicht ist und festgehalten werden kann, ganz wesentlich befestigt und zum einschränkungslos herrschenden System erhoben; was dann wieder die Lenkbarkeit auf eine stark erweiterte Größe des Gesamtbetriebes ausdehnt.

Auch in anderen Wirtschaftszweigen, deren Unternehmungen betont auf stehendes Kapital sich stützen und deshalb mit einem hohen Anteil konstanter Kosten zu rechnen haben, finden sich mehr oder minder weitgehend die Ansätze zu tarifmäßiger, d. h. auf längere Zeit im voraus festgelegter und die verschiedenen Güter oder Leistungen gegeneinander abstufender autoritärer Preisbemessung; es sei nur an die Tarife erinnert, welche die Linien-Seeschiffahrt für ihren Personenverkehr und für die Beförderung hochwertiger Stückgüter aufzustellen pflegt, wie auch an die Preislisten straffer Syndikate und die von den Fabrikanten vorgeschriebenen, wenigstens teilweise Tarifcharakter zeigenden Preise der Markenartikel. Der Regel nach kommen jedoch diese Tarife nicht über die Bedeutung von Richtlinien hinaus, nach denen im Einzelfall der Preis dennoch individuell je nach den Besonderheiten der angeforderten und zugesagten Leistung auszuhandeln ist. Und erst recht erfassen in aller Regel die nach Tarif erfolgenden Verkäufe innerhalb einer Großunternehmung nur einen Teil der Gesamterzeugung, während ein anderer Teil ganz und gar in das Spiel des Wettbewerbs hineingestellt bleibt und demgemäß mit seinen Preisen die Beachtung der Leitung in vollem Umfang erfordert.

Die Verhältnisse der Seeschiffahrt sind für diese Lage kennzeichnend. Wie schon bemerkt, hat in ihr der fahrplanmäßige Linienbetrieb

einen ausschlaggebenden Vorsprung vor der freien Schiffahrt nur für die Beförderung von Personen und hochwertigen Gütern. Sobald es sich um Rohstoffe oder sonstige Massenwaren handelt, wie fast durchweg in der Richtung von den überseeischen Neuländern nach Europa oder Nordamerika, wie zu gutem Teil aber auch von Nordamerika nach Europa und selbst von Europa nach Gesamtübersee (englische Kohle, deutsches Kali) —, dann macht sich der preismäßige Wettbewerb der freifahrenden Dampfer und selbst der Segler mit so maßgeblicher Wucht geltend, daß sogar die Kartelle der Linien-Unternehmungen in diesen Richtungen nicht einmal zur Festlegung von Mindestfrachten kommen können, sich vielmehr auf die Vereinbarung von Treurabattsätzen regelmäßig beschränken müssen. Oft genug ist sogar der Liniendampfer dadurch im Nachteil, daß er seinen Fahrplan einhalten muß und deshalb mit jedem Frachtsatz vorlieb nimmt, der ihm das Einnehmen von Ballast erspart. Nicht einmal die tarifmäßig aufgestellten Preise für Personen und hochwertige Güter lassen sich immer innehalten; in Zeiten schlechter Beschäftigung des Schiffsparks machen sich auch die Linien trotz aller Kartellbindungen untereinander das Leben sauer, indem sie etwa zu den gebundenen, aber nur für die schlechtesten Plätze geltenden Fahrpreisen bessere Kabinenplätze oder für die Beförderung größerer Gütermengen besondere Rabatte gewähren. Niemals also ist die Leitung der Unternehmung sicher, daß nicht ein Preiseinbruch alle ihre Vorausberechnungen über den Haufen wirft und sie zu ganz neuen Entschlüssen für die Betriebsgestaltung zwingt. Sie muß dann aber beweglich bleiben und kann dies nur, wenn das Ganze der Unternehmung innerhalb gewisser Grenzen verbleibt: schon für Hamburg und Bremen liegen trotz enger Nachbarschaft die Grundlagen des Schiffahrtdienstes allzu verschieden, als daß für beide Häfen in hart bewegten Zeiten dieselben Preisbildungsmaßnahmen angebracht sein könnten und eine einheitliche Leitung alle hier und dort tätigen Linienbetriebe zusammenzufassen vermöchte.

In der Montanindustrie liegt es trotz der ausgeprägten Straffheit ihrer Verkaufsverbände nicht wesentlich anders. Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat z. B. kann zwar im „unbestrittenen" Gebiet seine Preislisten für längere Zeiten durchhalten; etwa die Hälfte seines Gesamtabsatzes hat es jedoch im „bestrittenen" Gebiet zu suchen, und hier muß es sich jeweils mit seinen Preisforderungen dem ewigen Schwanken der Marktlage, dem Wettbewerb anderer Steinkohlengebiete und selbst der Braunkohle anpassen. In einem beständigen Wechsel der sogen. Umlage, d. h. des den Syndikatsmitgliedern von den festliegenden Verrechnungspreisen gemachten Abzugs, kommt dies Schwanken zur

Wirkung. Die Mitglieder bekommen also niemals über mehr als einen Monat hinaus Verkaufserlöse, mit denen sie fest rechnen dürfen —, eine Störung der Leitungsaufgabe, die sich in einem ewigen Kampf nicht nur um die Grundsätze der Umlageberechnung, sondern mehr noch um das ganze Gefüge des Syndikats auswirkt und immer wieder den Gedanken hochbringt, die Pflege des bestrittenen Gebiets dem Syndikat abzunehmen oder gar das ganze Syndikat auffliegen zu lassen. Die bei weitem meisten Zechen sind außerdem mit anderen Betrieben, etwa der Nebenproduktgewinnung und namentlich der Stahlwirtschaft, verbunden; und wenn sie auch mit deren Ergebnissen vielfach wiederum in besonderen Syndikaten oder wenigstens loseren Kartellen stehen —, einen beträchtlichen Teil ihrer Gesamterzeugung pflegen sie doch auch frei zu verkaufen. Bei anderen Syndikaten, wie namentlich denen der Stahlindustrie, bildet der sogen. Werkshandel — die eigene Verkaufsorganisation der einzelnen Mitglieder — ununterbrochen ein schweres Hindernis für die Arbeit der Syndikatsorgane und damit für die Erreichung der Syndikatsziele; und dennoch hat noch kein Mitglied auf dieses Mittel einer eigenen Marktfühlung verzichtet. Offenbar dürfen sich die obersten Leitungsstellen in keinem Fall völlig von der Marktbeobachtung freimachen, was ebenfalls der Ausdehnung der Unternehmungen stets eine Grenze setzt. Es ist bezeichnend, daß der große Konzern der deutschen chemischen Industrie, die I. G. Farbenindustrie A.-G., obwohl er zur Unterstützung seiner Leitung einen beträchtlichen großen Apparat der Marktbeobachtung unterhält, sich doch in das Gebiet der ausgeprägten Kleinchemikalien und damit in deren schwer zu übersehenden, statistisch nicht recht zu erfassenden Markt nicht hineinwagt; genau, wie sich die Großwerke der Bergwerks- und Schwereisenindustrie noch immer von den unendlich mannigfaltigen Bereichen der Kleineisenindustrie ferngehalten haben.

Dem Wesen nach anders steht die Eisenbahn im Markt ihrer Leistungen. Zunächst wiederum deshalb, weil sie niemals „auf Vorrat" arbeiten kann; ihre Preisforderungen stehen also niemals unter dem Druck, Aufgesammeltes absetzen zu wollen, müssen aber um so mehr danach ausgerichtet werden, die Nachfrage nach Transportgelegenheiten in Einklang mit dem Angebot der Eisenbahn zu halten. Wichtiger ist, daß jede Beförderungsleistung, da es sich um Raumüberwindung handelt, schlechthin raumgebunden erscheint und demgemäß in ihrer Einzeleigenart weder nach außen getragen noch von außen her bekämpft werden kann: ein Transport von A nach B läßt sich nicht anders als im Raume A—B bewerkstelligen. Mag sich dann auch, wie schon erwähnt, hier und da ein „Wettbewerb in den Knotenpunkten" geltend machen —

aus der engen Bindung an den Raum ergibt sich die Monopolisierung schon bei kleinen Unternehmungen, wenn sie nur „ihren" Raum netzartig mit ihren Schienenwegen überziehen. Hiermit wird die Preisbildung mindestens für erhebliche Teile der Leistungen aus dem Wettbewerb herausgehoben, und man kann daran denken, das Unternehmen entsprechend der gesteigerten Übersichtlichkeit des Marktes zu vergrößern. Die Monopoltendenz trägt also hier in sich selbst das Mittel, auch die auf Betriebserweiterung drängenden Kräfte zur Geltung kommen zu lassen; wie dann umgekehrt aus der Möglichkeit, die einzelnen Unternehmungen bis zur letzten Grenze betrieblich-technischer Zweckmäßigkeit zu vergrößern, auch die Monopoltendenz immer wieder neue Nahrung zieht.

Auf dem Monopol ruht vor allem die **Tariftreue**, die zwar früh schon von den Eisenbahngesetzen der Erde gefordert, jedoch nach allen Erfahrungen erst nach Erreichung der monopolistischen Preisruhe tatsächlich gewahrt zu werden pflegt. Nicht die Tarifmäßigkeit der Preisbildung an sich ist es, die an diese Bedingung geknüpft ist; von allem Anfang an haben vielmehr überall die Bahnverwaltungen ihre Preisforderungen sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr irgendwie in ein Schema gebracht, schon um der unendlichen Mannigfaltigkeit der Transportleistungen einigermaßen Herr zu werden. Aber ebenso sicher ist, daß diese Tarife in den ersten Zeiten — ähnlich wie bei der Linienschiffahrt der Ozeane — nicht mehr waren als Richtlinien, die selbst in ruhigen Zeiten im Einzelfall trotz aller Gesetzesbestimmungen oft genug durchbrochen wurden und in den Preiskämpfen jener Tage jede Bedeutung verloren. Auch die Staatsbahnen haben es, zumal im Kampf mit Schienenwegen anderer Länder, nicht verschmäht, durch heimliche Frachtvergünstigungen einen Verkehr an sich zu ziehen und zu binden, der sonst wohl dem Wettbewerber zugefallen wäre. In den siebziger Jahren noch war dieses Mittel so gebräuchlich, daß sich bei den europäischen Bahnen ein besonderer Ausdruck, die Refaktie, dafür eingebürgert hat. Und solange sind denn auch die Eisenbahnunternehmungen allenthalben in der althergebrachten regionalen Begrenzung und, verglichen mit der späteren Zeit, klein geblieben; ein paar tausend Kilometer war das höchste, was in Europa und Nordamerika sich schon zu einem Unternehmen zusammengefaßt findet, und die bei weitem meisten Gesellschaften standen noch bei einigen hundert.

Jene „Großen" waren aber schon nicht mehr auf Kampf eingestellt. Wie sie ihre Fahrpläne nicht rasch genug jeweils für solch besonderen Zweck umstellen konnten, weil jede Änderung der einzelnen Strecken sich auf das ganze Netz irgendwie auswirken mußte und demgemäß

die oberste Leitung auf den Plan rief, so konnte noch weniger die kampfmäßige Preisfestsetzung den örtlichen Betriebsstellen überlassen werden; und wie sollte von oben her über so große Netze mit der notwendigen Beweglichkeit und Wendigkeit ein Preiskampf geführt werden, der doch zugleich das Verzinsungsinteresse der gewaltigen Kapitalmassen zu berücksichtigen hatte? Man steuerte lieber auf die Vereinigung hin und fand es — mit Recht — ganz ungeheuerlich, daß z. B. das nordamerikanische Bundesverkehrsgesetz von 1887 *(Interstate Commerce Law)* nicht nur die heimlichen Frachtvergünstigungen, sondern zugleich auch das einzig wirksame Gegenmittel, die Zusammenschlüsse der Eisenbahnunternehmungen, verbieten wollte. Es ist ja auch kein Geheimnis, daß sich dieses — einer vorkapitalistischen Gefühlswelt entsprechende — Vereinigungsverbot nicht hat durchführen lassen, während über Durchbrechungen des anderen Verbots kaum noch geklagt wird. Die führenden Gesellschaften waren bereits zu groß geworden, als daß sie nicht vom eigenen Interesse her zur Betonung der Tariftreue hätten kommen müssen.

Starre Tariftreue bedeutet jedoch nicht absolute Starrheit der Tarifgestaltung; Schwerbeweglichkeit ist nicht notwendig Unbeweglichkeit. Es braucht nur auf die bekannte Tatsache hingewiesen zu werden, daß vor dem Weltkriege mehr als 60 % der gesamten Güterbewegung sich auf den preußisch-hessischen Bahnen nach Ausnahmetarifen abgewickelt haben, und daß die Reichsbahn, obwohl sie erst im Jahre 1925 wieder Herr ihrer Preispolitik geworden ist, bei einer gleichen Betonung der Ausnahmetarife schon wieder angelangt ist. Auch die Ausnahmetarife sind aber in Wirklichkeit echte Tarife. Das heißt: sie sind zwar irgend welchen Sonderbedingungen sachlich-örtlicher oder sachlich-zeitlicher Natur angepaßt, gelten jedoch in ihrer veröffentlichten Form für jedermann, der diese Bedingungen erfüllt, und sie sind vom Rahmen der allgemeinen Tarife her in ihrem Aufbau und in ihren Sätzen bestimmt. Ihre Aufgabe — von den zeitlich begrenzten Notstandstarifen abgesehen — ist nicht dahin gegeben, daß sie momentanen Schwankungen der Gütermärkte in vielfachem Auf und Ab angepaßt werden sollen. Auch sie sind als Dauererscheinungen gedacht, die es mit den Standorts- und nicht mit den wechselnden Marktverhältnissen zu tun haben. Ihre Festsetzung läßt sich daher auch bei sehr weit ausgedehntem Eisenbahnnetze an einer Stelle, eben bei der obersten Leitung, zentralisieren. Umgekehrt ausgedrückt: die Notwendigkeit, im Rahmen der Gesamttarifgestaltung mannigfachen Sonderbeziehungen Rechnung zu tragen, bildet bei herrschender Tariftreue kein Hindernis für eine einheitliche Lösung der so wichtigen Frachten- und Fahrpreisfrage. Sogar in die

wirkungssicherste Form, in das weit ausgreifende und doch in sich geschlossene Einheitsunternehmen, läßt sich das Monopol bei den Eisenbahnen bringen. —

Diesem eigenartigen Verhältnis der sachlichen Kräfte gegenüber, das die sonst so wichtigen Hemmungen gegen das Monopolstreben nicht aufkommen läßt, versagt auch die vielfach letztlich entscheidende Macht der Begrenzung: der **Selbständigkeitsdrang** solcher Unternehmerpersönlichkeiten, die in den Aufbau eines Unternehmens ihre Lebensarbeit hineingesteckt haben und deshalb, wie immer vom Kapital her die Eigentumsverhältnisse gestaltet sein mögen, dieses Unternehmen als „ihr" Werk zu betrachten pflegen, denen dann aber auch die Unterlage ihrer weiteren Arbeit sogar für große und sichere Gewinnaussichten nicht feil ist.

In den Ländern alter Kultur, in denen gerade auch das Wirtschaftsleben seine entscheidenden Impulse nicht aus rein wirtschaftlichen Beweggründen zu erhalten pflegt und namentlich der aus wirtschaftlicher Betätigung erzielte Gewinn von den erfolgreichsten Unternehmern nur als ein Maßstab ihres Erfolges und als Unterlage neuer Betätigungsmöglichkeiten, nicht aber als letzter Zweck und als Unterlage gehobener Lebenshaltung betrachtet wird — in diesen Ländern tritt immer wieder die „knorrige Unternehmernatur" mit ihrer Eigenwilligkeit den sachlich-marktmäßig gegebenen Bestrebungen der Marktbeherrschung, wenn sie nur durch Zusammenschluß durchsetzbar erscheinen, als unüberwindliches Hemmnis entgegen. Sie faßt zu einheitlicher Wirkung zusammen, was an sachlichen Elementen sich nur irgend den Kombinationen entgegenwerfen läßt; und sie gibt ihren ablehnenden Willen als ein besonderes Gewicht noch in die Wagschale hinein, dieser endgiltig das Übergewicht über die Kraft sogar des stehenden Kapitals und seines Widerspruchs zur Marktverfassung zu verleihen. Dies gilt nicht etwa nur für jene Wirtschaftszweige, in deren Betrieben die Maschinenkräfte von hochgelernten Arbeitern mehr geleitet als bedient werden und deshalb das umlaufende Kapital stärker betont ist, bei denen auch regelmäßig die Zahl der zusammenfassenden Unternehmer groß ist; also nicht nur für die mannigfachen Zweige der feineren Verarbeitung, die in der Tat allen Kartell- und vollends allen Konzernbindungen sehr spröde gegenüberstehen und doch den Kern der deutschen Industrie ausmachen. Es gilt gerade auch für die verschiedenen Richtungen der derben Massenproduktion, obwohl diese ausgeprägt kapitalintensiv aufgebaut sind und in ihrer Organisation die Wucht des stehenden Kapitals sehr deutlich erkennen lassen; aber eben nur bis zu jener Grenze, die schließlich vom Persönlichkeitsfaktor, vom Allgemein-Menschlichen, gezogen sind.

Wie könnte man ohne diese z. B. den eigenartigen Aufbau der deutschen Schwereisenindustrie erklären? Auf der einen Seite der gewaltige, milliardenschwere Konzern der Vereinigten Stahlwerke A.-G., in dem die Konzerne Stinnes, Thyssen und Gelsenkirchen aufgegangen sind; jeder schon in sich selbst von der Kohle und dem Eisenerz bis zum derben Massenfertigfabrikat den ganzen Gewinnungs- und Fertigungsprozeß vereinigend, weitgehend marktunabhängig und durch die Marktmacht der Syndikate maßgeblich geschützt. Und auf der anderen Seite die selbständig gebliebenen Werke, Gutehoffnungshütte, Hoesch, Klöckner, Krupp; auch sie in ihrem technischen und organisatorischen Aufbau nicht wesentlich von jenen Konzernen verschieden und in den wichtigsten, straffsten Syndikaten (wie dem Ruhrkohlensyndikat, dem Roheisen- und dem Stahlwerksverband u. a. m.) eng mit ihnen verbunden, dennoch die letzte Bindung — die Aufgabe auch der inneren Selbständigkeit verweigernd. Dieser Unterschied des Verhaltens läßt sich nicht darauf allein zurückführen, daß etwa die einzelnen Konzerne in sehr verschiedenem Grade von der Abtrennung ihres lothringisch-luxemburgischen Erzgruben- und Hüttenbesitzes in je ihrem Gesamtgefüge gestört worden sind; dieser Grund reicht kaum aus, die schon vorangegangene Kombination Stinnes-Gelsenkirchen restlos zu erklären. Es müssen Auffassungsverschiedenheiten und Temperamentsunterschiede bei den leitenden Männern, Hemmungen aus der Familien- und Werkstradition, anders gerichteter Ehrgeiz die letzte Entscheidung gebracht haben. Und wenn es in der chemischen Industrie — im Anschluß an gemeinsame Kriegsarbeit — gelungen ist, gerade die größten Unternehmungen zu dem anderen Milliardentrust Deutschlands zu vereinigen, so zeigt die Ziffer von ursprünglich 80 Aufsichtsrats- und 100 Vorstandsmitgliedern, daß auch hier der Betätigungs- und Gestaltungsdrang starker Unternehmerpersönlichkeiten sehr nachdrücklich hat berücksichtigt werden müssen und über sachliche Zweckmäßigkeiten Sieger geblieben ist. Die tiefgreifenden Unterschiede endlich, die auch nach dem Weltkriege noch im Aufbau der gleichen Wirtschaftszweige zwischen Deutschland und etwa England bestehen, sind großenteils nicht zu verstehen, wenn nicht die Eigenart des englischen Menschen zur Begründung herangezogen wird.

Um so auffallender ist die Gleichmäßigkeit, mit der sich die Organisation des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern auf die Errichtung größter Monopolunternehmungen hin hat entwickeln können. Gewiß kennen wir aus fast allen Erdgebieten die Namen bedeutsamer Eisenbahngründer und „Eisenbahnkönige"; und es besteht kein Zweifel, daß die schweren Tarifkämpfe der Anfangszeiten großenteils dem Aufeinanderprallen des Herrschaftsehrgeizes dieser Männer zuzuschreiben

sind. Ein dauerndes, unüberwindliches Hindernis für die sachlich gegebenen Organisationstendenzen ist dieser Gegensatz der Menschen jedoch nirgends gewesen. Das kann nur aus der überaus starken Betonung, welche dank den technischen Ansprüchen sogar bei den kleinsten Eisenbahnstrecken die Kapitalseite der Unternehmung finden muß, und aus der Tatsache abgeleitet werden, daß hier von allem Anfang an die Rechtsform der Aktiengesellschaft allein die Möglichkeit entsprechend starken Kapitalaufbringens in sich birgt; und zwar die Rechtsform ursprünglichen Inhalts, der Art, daß wirklich die breiten Kapitalistenkreise für den Aktienerwerb gewonnen werden, und daß nicht bei einzelnen Personen, nicht einmal bei kleinen Gruppen eine wirkliche Kapitalmehrheit sich konzentrieren läßt. Erst hiermit treten die sachlichen Zielgesichtspunkte ganz und gar in den Vordergrund, läßt sich das Gewinnstreben des Rentners als schlechthin entscheidende Arbeitsgrundlage auch des Unternehmers begreifen. Sogar die starken, eigenwilligen Unternehmungsleiter werden hier notwendig zu „Beamten des Kapitals", in Wirklichkeit und nicht nur der Rechtsform nach zu Angestellten. An dieser wichtigsten Stelle verblaßt der sonst geltende Unterschied zwischen privatem und staatlichem Betriebe. — —

4. Bei den Eisenbahnen — keineswegs allgemein — darf also die Aktiengesellschaft, die sonst den Gestaltungsdrang ihrer Leiter mehr zu steigern als zu schwächen pflegt, als ein vollgiltiger Ausdruck entscheidender Kapitalkräfte angesprochen werden; hier läßt sich mit Fug von **„Entpersönlichung"** reden. Und daß dem stehenden Kapital, den konstanten Kosten überhaupt, die Tendenz zur Betriebs- und Unternehmungsvergrößerung und darüber hinaus zur Monopolisierung des Marktes innewohnt, wird wohl von niemandem bestritten. Einseitig in ihrer Richtung, weil die in anderen Wirtschaftszweigen tätigen Hemmungsmächte nicht wirksam werden, hat sich die Eisenbahnentwicklung in aller Welt vollzogen.

So hängt denn von den **anderen Verkehrsmitteln** ab, ob und inwieweit den Schienenwegen noch Wettbewerb bereitet wird: vom Vergleich der technisch-betrieblichen, an den Ansprüchen des einzelnen Transportbedürfnisses gemessenen Leistungsfähigkeit und der Selbstkosten, von der verschiedenartigen Preisgestaltung, vom Verhalten des Staates gegenüber jenen und diesen; letztlich maßgebend von der tatsächlichen Ausbreitung und von der Erweiterungsfähigkeit der verschiedenen Transportmittel. Und gerade in ihrem Verhältnis zum Raume lag bekanntlich für die Eisenbahn ein Vorsprung, der ihr das Übergewicht im allgemeinen gab und den Wettbewerb der anderen Beförderungsmittel in recht engen Grenzen hielt — mochten jene, wie die Binnenschiffahrts-

wege, an das natürliche Maß des Wasservorkommens gebunden sein und mit ihrer künstlichen Ausweitung an den Geländeschwierigkeiten sich stoßen, oder mochten sie, wie die gewöhnliche Straße und der Draht, ihre Ausdehnungsmöglichkeiten mit geringer Tragfähigkeit entgelten, oder mochten sie endlich, wie die Luftschiffahrt, dank den Ansprüchen der Landungsstellen in ihrer Ausdehnung behindert und zugleich in ihrer Tragkraft beschränkt sein. Erst die Verbindung der befestigten Straße mit dem Kraftwagen bringt eine derartige Schmälerung dieses Vorsprungs mit sich, daß von einer wirksamen und allgemeinen Durchbrechung des Eisenbahnmonopols zu reden ist; denn wenngleich der Kraftwagen als Massenbeförderungsmittel hinter der Eisenbahn zurückbleibt —, für eine Fülle von Transportbedürfnissen reicht seine Tragkraft aus, und in der Straße hat er die Unterlage, die noch besser als der Schienenweg sich allem Gelände anpaßt und daher noch mehr Ausbreitungsfähigkeit besitzt, die in alle Orte hineinführt und keines Bahnhofs, keiner Landungsstelle bedarf. So sicher also innerhalb der Eisenbahnen, diese für sich allein betrachtet, das Monopol den Gesamtaufbau kennzeichnet, so wenig liegt bei ihnen jetzt noch aus inneren Gründen heraus, d. h. solange nicht der Staat es verleiht, ein Transportmonopol.

Aus dieser neuartigen, jungen Erscheinung erhebt sich zu verstärktem Gewicht die alte Frage, was für die Allgemeinheit, für das Volksganze die Monopolisierung der Eisenbahnen und ein anschließendes Transportmonopol bedeuten. Diese Frage ist gewiß nicht allein und auch nicht letztlich entscheidend von der volkswirtschaftlichen Seite her zu beantworten; sie hat vielmehr sehr wesentlich auch kulturellen und vollends militärischen Inhalt. Dem Volkswirtschafts-Wissenschafter steht es jedoch nur zu, jene eine Seite zu behandeln. Und in ihr nimmt, so bedeutsam die rein technischen Leistungen der Schnelligkeit und mehr noch der Regelmäßigkeit (wie eingangs dargelegt) gerade auch in das Wirtschaftsleben regelnd eingreifen, doch noch immer die Preisgestaltung so betont den vordersten Platz ein, daß eine betont wirtschaftliche Betrachtung wohl allein mit ihr sich beschäftigen mag.

III. Die Ziele der Eisenbahn-Frachtengestaltung.

Die wirtschaftlichen Aufgaben eines öffentlich gebundenen Monopolbetriebes haben in der bekannten Formulierung des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 ihren zwar nicht gerade genauen und rechtlich verfolgbaren, eben deshalb aber sachlich zutreffenden Ausdruck erhalten: es soll „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen“ verwaltet werden. Die Frage ist nur, inwieweit sich diese beiden Ziele miteinander vertragen, und was sie daher in der Wirklichkeit bedeuten können.

1. Schon vor der scheinbar einfacheren Aufgabe — vor der Forderung, **kaufmännische Grundsätze** obwalten zu lassen —, erhebt sich bei der Reichsbahn, wie bei jeder Eisenbahnunternehmung, eine Fülle von Schwierigkeiten. Man ist sich gewiß darüber einig, daß es sich hierbei nicht etwa nur um die Innehaltung kaufmännischer Buchführung und sonstiger Geschäftsformen handelt, daß vielmehr auch das materielle Ziel der vollen Selbstkostendeckung mit jener Forderung gemeint ist. Was jedoch in die Selbstkosten einzurechnen ist, und wie die aus den mannigfachen Leistungen erwachsenden Einnahmen den Ausgaben gegenüberzustellen sind, steht keineswegs mit gleicher Sicherheit fest.

In der **Berechnung der Kostengesamtheit** kommen die Zweifel von der Kapitalseite her; von der Frage, in welcher Höhe das in der Eisenbahnunternehmung arbeitende oder aber das bilanzmäßig ausgewiesene Kapital als Unterlage eines Verzinsungs- und Tilgungsanspruchs anzuerkennen ist. Kaufmännischen Gepflogenheiten entspräche es, diese beiden Größen des Arbeits- und des Bilanzkapitals als gleichbedeutend zu nehmen. Das ist jedoch für diejenigen Unternehmungen, in deren Aufbau die festen Anlagen (das stehende Kapital) eine überragende Bedeutung haben, und vollends für Eisenbahnen nicht unbedenklich. Auch in diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß weder ein Konkurs noch eine privatrechtliche „Kapitalreorganisation" den Betrieb selbst maßgeblich zu berühren brauchen; die festen Anlagen bleiben, was sie waren, und ebenso ändern sich nicht die Kosten, die ihre Erstellung ursprünglich verursacht hat. Der ganze rechtlich-privatwirtschaftliche Vorgang bedeutet lediglich, daß ein mehr oder minder großer Teil jener Kosten von den beteiligten Kapitalisten endgültig übernommen werden muß und nicht mehr in Gestalt entsprechend hoher Preise den Käufern der hergestellten Waren oder gelieferten Leistungen aufzuhalsen ist. Anders ausgedrückt — und so ist es hier wichtig —, den erzielbaren Preisen werden durch die Verminderung des Bilanzkapitals die privatwirtschaftlich zu berechnenden Kosten angepaßt; Arbeitskapital und Bilanzkapital werden gegeneinander isoliert. Das ganze ein Vorgang, der sich bei den nordamerikanischen Eisenbahnen in der Vergangenheit (wie schon erwähnt) mit einer gewissen Regelmäßigkeit abgespielt hat, der aber auch bei den deutschen Kleinbahnen nicht unbekannt ist. Er macht es unmöglich, die jeweils geltenden Tarife als einen Ausdruck der wirklichen Selbstkosten anzusprechen.

Ein anderes Mittel, die Kapitalkosten in der privatwirtschaftlichen Berechnung den erzielbaren Preisen anzupassen und nicht umgekehrt zu verfahren, ist in jenen Unterstützungen gegeben, die fast überall in der Welt — seit dem *Light Railways Law* von 1896 sogar in England —

die Staatsverwaltungen den privaten Eisenbahngesellschaften (in großem Umfang sogar als verlorene Zuschüsse) zwecks Errichtung von Schienenwegen gewährt haben. Das ist in mannigfachen Formen bekanntlich geschehen; es sei aber, um einem weitverbreiteten Irrtum entgegenzutreten, besonders darauf hingewiesen, daß auch die Vereinigten Staaten von Amerika ein derartiges Eingreifen der Bundesgewalt und der Einzelstaaten in die Eisenbahnentwicklung sehr wohl kennen — die gewaltigen Landschenkungen, die außer dem Bahnkörper Siedlungsgelände in sich schlossen, sind nach Absicht und Wirkung nicht anders wie reine Geldschenkungen zu beurteilen. Sogar die Staatsbahnen haben vielfach solche Zuschüsse in Anspruch genommen, sei es daß von vornherein aus anderen fiskalischen Quellen ein erwartetes Defizit gedeckt werden soll, sei es daß Gemeinden oder gar einzelne Interessenten für neue Strecken zur Landbeschaffung herangezogen werden. Gerade dieser letzte Vorgang, der bei den preußischen Nebenbahnen zum Grundsatz erhoben war, zeigt besonders deutlich, daß es sich um eine Kostenanpassung handelt; denn für die Nebenbahnen, als einen Teil des einheitlichen Vollbahnnetzes, gelten — im Unterschied zu den Kleinbahnen — die allgemeinen Personen- und Gütertarife, die in der Regel niedriger als die erwarteten Sonderselbstkosten einer Nebenbahn stehen, und die Angleichung vollzieht sich, indem ein Teil des Kapitalbedarfs als verlorener Zuschuß von den örtlichen Interessenten gedeckt wird, aus der Kostenrechnung der Staatsbahn also ausscheidet. Wo dieses Mittel nicht auszureichen droht, wo also neben verminderten Bau- und Betriebskosten noch die Möglichkeit eines Preisausgleichs offengehalten werden muß, da schiebt sich die selbständige Nebenbahn oder gar die Kleinbahn, für welche beide der allgemeine Tarif nicht gilt, gleichsam von außen her an das Vollbahnnetz des Staates heran. Die Frage der Kapitalkosten ist also wichtig genug, eine Durchbrechung des Staatsbahnsystems in den Kauf zu nehmen.

In all diesen Fällen bereitet die Unterschiedlichkeit des in dem Unternehmen arbeitenden und des rechnungsmäßig ausgewiesenen Kapitals gerade für die Anwendung kaufmännischer, d. h. privatwirtschaftlicher Grundsätze keine Schwierigkeiten: als Kostenelement, das bei der Preisfestsetzung zu berücksichtigen ist, kommt nur das kleinere Bilanzkapital, nicht das größere Arbeitskapital in Betracht. Anders jedoch bei entgegengesetztem Verhältnis der beiden Größen. Und auch dies ist keineswegs selten.

Aus der Eisenbahnentwicklung ist in den Vereinigten Staaten von Amerika das Wort entsprungen: *watering the stock*. Nicht, weil die Kapitalverwässerung sich etwa auf diesen Wirtschaftszweig beschränkt

hätte; sie gehört zu den großen Konzernbildungen der Industrie in genau der gleichen Weise. Wohl aber hat dieses Verfahren sich dort am frühesten und am stärksten entfaltet, weil die großen Landschenkungen des Staates den Eisenbahngründern besondere, im Ausmaß gar nicht abzuschätzende Zukunftsaussichten eröffneten: dem *goodwill* waren scheinbar keine Grenzen gesetzt. Und so wurden in verschiedenen Formen (meist wohl des Stimmrechts wegen als gewöhnliche Aktien, zum Teil aber auch als festverzinsliche Obligationen) Kapitalanteile ausgegeben, denen keinerlei Leistungen der Empfänger entsprachen. Bald lernte man ferner die Möglichkeit nutzen, im Verschachtelungssystem mit Hilfe solcher Anteile nicht nur ohne Festlegung eigener Mittel gewaltige Eisenbahnnetze in einer Hand zusammenzufassen, sondern sogar den Gründern auch noch fremde Kapitalien zuzuführen; zur Durchführung des *controlling interest* genügt ja, von der letzten Gesellschaft etwas mehr als die Hälfte des stimmberechtigten Kapitals zu behalten, und es bringt schon Millionenbeträge, wenn der Rest zu ganz niedrigen Preisen abgestoßen werden kann: haben die Gründer für ihre Aktien nichts eingezahlt, so bedeutet schon ein Börsenkurs von wenigen Prozenten des Nennwerts eine Steigerung von 0 auf X und nicht eine Senkung von 100 auf X — was in Europa oft übersehen worden ist, weil man hier derartige Gründeranteile formell anders zu behandeln pflegt. In Amerika erscheinen diese Aktienbeträge in den Bilanzen als vollwertige Kapitalsummen; zum Arbeitskapital haben sie jedoch nichts beigetragen. Sollen auch sie bei der Festsetzung der Tarife berücksichtigt werden, wenn es um die Deckung der Selbstkosten geht? Das Bundesverkehrsamt hat sich stets alle Mühe gegeben, dieses „Wasser" aus der Kapitalrechnung erst herauszupumpen, ehe es die Genehmigung für Tariferhöhungen erteilt hat; es stößt aber in diesem Bemühen ebenso regelmäßig auf den Widerstand der Eisenbahngesellschaften, deren „kaufmännische Grundsätze" die volle Berücksichtigung des Bilanzkapitals fordern.

Ganz eigenartig ist der Kapitalaufbau bekanntlich bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; und zwar so eigenartig, daß er zu der Frage der Kostendeckung überhaupt nichts besagt. Den Ausgangspunkt hat für die Berechnungen des Dawes-Gutachtens (1924) der Betriebsreinertrag der Vorkriegszeit gebildet, wie er sich für die Gesamtheit der deutschen Staatsbahnen nach Abzug der im Weltkrieg eingeführten Reichs-Transportsteuer ergab; er ist auf 660 Millionen Reichsmark als Jahressumme abgerundet worden, was bei 5prozentiger Verzinsung und 1 % Tilgung kapitalisiert den Obligationenbetrag von 11 Milliarden ausmacht. Und jene Jahressumme sollte auf alle Fälle in die Kostenrech-

nung der Reichsbahn eingestellt werden, damit die deutschen Tarife nicht etwa dank der Geldentwertung ohne jede Berücksichtigung der früheren Kapitalaufwendungen gebildet werden könnten. Durch den Young-Plan (1929) ist nun zwar diese Belastung der Reichsbahn beseitigt worden; an ihre Stelle ist die Verpflichtung gerückt, an das Reich einen festen Betrag von jährlich 70 Millionen zu entrichten. Aus der Jahresbilanz ist jedoch die ursprünglich als Obligation aufgeführte Summe von 11 Milliarden nicht verschwunden; sie wird unter der Bezeichnung „Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am übernommenen Reichseisenbahnvermögen" (neben der „Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs", die in der Gewinn- und Verlustrechnung für 1934 mit 14,19 Millionen Reichsmark erscheint) weitergeführt und steht am 31. Dezember 1934 mit vollen 11 Milliarden zu Buche. Schwerlich wird man darin ein wirkliches Kostenelement zu achten haben[1].

Der Grund aber, warum diese Summe nicht einfach gestrichen worden ist, nimmt auch den anderen Kapitalziffern jede reale Bedeutung. Man wollte vermeiden, den bilanzmäßigen Gesamtwert der Reichsbahn plötzlich auf wenig mehr als die Hälfte des ursprünglichen Ansatzes herabsetzen zu müssen und dadurch die Abschreibungspolitik in Unordnung zu bringen; was wegen des Rückfalls an das Reich wichtig ist. Dieser Gesamtwert hat aber auch nichts mit den ursprünglichen Anlagekosten der in der Reichsbahn aufgegangenen Staatsbahnen zu schaffen; er ist vielmehr zunächst aus der Summierung der Elf-Milliarden-Obligation, der 13 Milliarden sogenannter „Stammaktien" und der halben Milliarde Vorzugsaktien errechnet worden, die gemäß dem Dawes-Gutachten an das Reich zur Deckung allgemeiner Finanzbedürfnisse, also ohne Gegenleistung, auszuhändigen waren, und er ist dann gemäß der allmählichen Ausgabe weiterer Vorzugsaktien und gemäß der Übernahme festverzinslicher Kapitalverpflichtungen, also unter realen Gegenleistungen, unter Berücksichtigung der Abschreibungen in die Höhe gesetzt (am 31. Dezember 1934 auf rd. 28 Milliarden). Nur jene Vorzugsaktien, von denen am genannten Stichtage 1,08 Milliarden ausgegeben waren, und die festverzinslichen Kapitalverpflichtungen (rund 3 Milliarden Reichsmark) — nicht dagegen natürlich die Jahresleistung von 70 Millionen, welche die Reichsbahn an das Reich abzuführen hat — stehen in wirklichem Zusammenhang mit den Anlagen der Reichsbahn und müssen daher als Kostenelemente gelten, ohne aber etwa als das

[1] Die eigenartigen Bilanzverhältnisse der Reichsbahn sind dargestellt und erläutert in Röbe, Die Investierungspolitik der Reichsbahn (Vortrag, auf der dritten Studienkonferenz der Reichsbahn-Gesellschaft gehalten); Berlin; 1933.

Ganze der Anlagekosten gelten zu können. Alle übrigen Kapitalangaben der Bilanz sind Berechnungsergebnisse aus gänzlich anderen Quellen und haben zu dem Arbeitskapital keine Beziehung; man käme ja auf rund 500 000 RM für jedes Kilometer Strecke, was als Durchschnittsbetrag zweifellos viel zu hoch ist. Die kaufmännischen Grundsätze voller Selbstkostendeckung lassen sich also auf das Bilanzkapital der Reichsbahn nicht anwenden und sind denn auch in der Tarifgestaltung niemals angewendet worden.

Ebenso versagen die Ziffern jener Kaufpreise, die das Reich im Frühjahr 1920 mit den früheren Besitzern der einzelstaatlichen Staatsbahnen vereinbart hat; sie stehen schon unter dem Einfluß einer starken Geldentwertung und haben entsprechend ihrer labilen Formulierung zu mannigfachen Streitereien Anlaß gegeben. Sogar aus der Vorkriegszeit lassen sich genaue Angaben nicht gewinnen; haben sich doch in Preußen ständig das Arbeits- und das Finanzministerium darum gestritten, ob das Anlagekapital des preußischen Staatsbahnnetzes näher bei 10 (so das Ministerium der öffentlichen Arbeiten) oder näher bei 20 Milliarden (so das Finanzministerium) läge. Soll also überhaupt vom Kapital der Reichsbahnen her irgendein Betrag in die Kostenberechnung eingestellt werden, um daran die kaufmännische Angemessenheit der Personen- und Gütertarife zu beurteilen oder gar die Tarife danach neu zu bilden, so bleibt nichts anderes als eine reichlich willkürliche Schätzung übrig. Und selbst hiermit wäre kaum etwas Wesentliches gewonnen gegenüber den sonstigen Schwierigkeiten, die sich jeder auf Kostendeckung abgestellten Tarifpolitik entgegenstemmen. —

Unter dem Gesichtspunkt der nach den Selbstkosten auszurichtenden Preisfestsetzungen gewinnt bei den Eisenbahnen ein eigentümliches Gesicht die Frage, wie die sogenannten **Generalunkosten** — d. h. die nicht unmittelbar aus den einzelnen Leistungen entspringenden Kosten — sich auf diese einzelnen Leistungen verteilen lassen. Die gemischten Werke der Industrie, bei denen ebenfalls eine größere Anzahl und oft genug eine bunte Verschiedenartigkeit der Verkaufsobjekte kostenmäßig zu bewerten ist, helfen sich über diese Schwierigkeit in aller Regel in recht einfacher und selbst primitiver Weise hinweg: sie schlagen zu den errechenbaren Kosten gewisse Prozentsätze hinzu, lassen jedoch diese Zuschläge sogar innerhalb eines und desselben Werkes je nach der Absatzfähigkeit der verschiedenen Waren in weiten Abständen schwanken und denken nicht daran, etwa peinlich genaue Aufrechnungen über den Generalunkostenanteil des einzelnen Fabrikationsvorganges anzustellen. Erweist sich die so errechnete Preisforderung nach den Marktverhältnissen bei dem einen oder anderen

Artikel als zu hoch, so hat man in dem Zuschlag die Möglichkeit eines Nachlassens, ohne doch an die Grenze der wirklich berechneten Sonderselbstkosten zu rühren. Ist der Markt dagegen aufnahmefähiger, als man zunächst angenommen hat, so wird der Zuschlagsprozentsatz erhöht. Von einer rechnerischen Beziehung zu den Generalunkosten ist in keinem Fall die Rede; von diesen her gesehen, ist es reine Willkür, eben ein Marktgefühl, wie sie verteilt werden. Gewinn und Verlust des Gesamtwerkes hängen davon ab, ob und in welchem Grade die Gesamtheit der Zuschläge bei den wirklich verkauften Objekten groß genug ist, die Gesamtheit aller Generalunkosten und auch noch die Sonderkosten der nicht verkauften Mengen zu decken oder nicht.

Je mehr aber die Sonderkosten mit der Betonung des stehenden Kapitals hinter die Generalunkosten zurücktreten, wie es schon bei den eigentlichen Massenindustrien der Fall ist, um so stärker macht sich naturgemäß jene Willkür in der Preisforderung geltend. Es braucht nur an die zahlreichen und immer gescheiterten Versuche erinnert zu werden, eine exakte Selbstkostenberechnung für Kohle aufzustellen; dies ist dank der Unsicherheit des Abschreibungsquotienten und dank dem Hineinragen der Koks- und Nebenproduktengewinnung nicht einmal für die reinen Zechen, geschweige denn für die gemischten Hüttenzechen des einen Ruhrbezirks gelungen. Wie sollte man gar bei den Eisenbahnen, bei denen die fest berechenbaren Sonderkosten der einzelnen Transportleistung nur einen minimalen Anteil der Gesamtkosten ausmachen, von jenen Sonderkosten her durch Zuschläge zu einer Preisfestsetzung gelangen, welche die Gewähr einer Gesamtkostendeckung in sich tragen könnte? Hier muß in der Tat, wenn man überhaupt eine Rechnungsbeziehung zwischen den Tarifen und den Selbstkosten herstellen will, der Versuch aufs ganze gehen; und dann läßt sich vollends nicht auskommen, ohne daß willkürlich gegriffene Leistungseinheiten für die Reduktion der Gesamtkosten angenommen werden. Der notwendigerweise starre Fahrplan zwingt doch nun einmal jede Eisenbahn zu bestimmten Transportleistungen; gleichgültig, ob dann die wirklich gefahrenen Züge voll ausgenutzt werden können oder nicht, und wie sich die tatsächlich beförderte Last auf die höheren und die niedrigeren Tarifklassen verteilen wird — sogar die spätere Ausnutzung einer einmal dargebotenen Leistung ist ausgeschlossen. Mögen also die Selbstkostenberechnungen, die man hinterher nach Maßgabe der schon getätigten Transporte aufgestellt hat, für die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebsleistungen, wie namentlich auch für den Vergleich verschiedener Bezirke und Zeiten ihren Wert haben; als Unterlage einer — in die Zukunft arbeitenden — Tarifgestaltung bieten sie nicht mehr als

einen recht vagen, sehr „ungefähr" nur geltenden Anhalt, können sie nicht wesentlich das Risiko der Preisfestsetzungen vermindern. —

Zu dieser Vorsicht gegenüber allen Selbstkostenberechnungen als Preisunterlagen mahnt noch eine dritte Überlegung: die **Abhängigkeit**, in der — stärker als umgekehrt — die **Gestehungskosten** der Leistungen **von ihren Preisen** stehen.

Wieder ist darauf hinzuweisen, daß im Gesamtrahmen der Ausgaben bei den Eisenbahnen die konstanten Kosten weitaus im Vordergrund stehen — Beträge also, die in ihrer Höhe unabhängig von der Intensität des Betriebes sind und demgemäß auf die einzelne Leistung sich bei stärkerer Beanspruchung der Anlagen oder Züge mit geringeren, bei geringerer Beanspruchung mit höheren Summen umlegen. Der Grad der Beanspruchung hängt aber maßgeblich von der Höhe der Preise ab, welche die Eisenbahn für ihre Beförderungsleistung einhebt; genauer: von der Geschicklichkeit, mit der die Preise den überhaupt gegebenen Transportbedürfnissen angepaßt und auch zum Herauslocken neuer Bedürfnisse verwandt werden. Dies bedeutet keineswegs ein Abstellen auf denkbar niedrige Frachten oder Fahrpreise; es gibt in reicher Fülle Transportbedürfnisse, die von der Höhe der Transportpreise so gut wie unabhängig sind, und andere, die wenigstens eine verhältnismäßig starke Belastung vertragen — Bedürfnisse, für deren Deckung und Weckung der Fahrplan im Personen- oder Güterbetriebe wichtiger als jede Preisfestsetzung ist. Aber ebenso unzweifelhaft ist in zahlreichen Fällen für die wirtschaftliche Transportfähigkeit eines Gutes und für die Ausführbarkeit einer Personenfahrt der zu zahlende Preis von ausschlaggebender Bedeutung. Und werden diese Unterschiede in der Tarifgestaltung richtig erfaßt, dann hebt sich die Menge der auszuführenden Transporte weit über das Maß hinaus, das bei mangelnder Berücksichtigung zu erwarten ist. Ja, bis zur vollen Ausnutzung des einmal bereitgestellten Apparates müssen dann auch die Selbstkosten je Leistungseinheit sinken.

Aber eben nur bis zur vollen Ausnutzung des schon bereitstehenden Apparates! Wird dank einer Tarifermäßigung etwa die Beanspruchung so gesteigert, daß neue Anlagen errichtet, vielleicht auch nur neue Züge eingelegt werden müssen, dann kann sich das Verhältnis wieder umdrehen: von diesen neuen Ausgabequellen her gehen die Selbstkosten je Leistungseinheit so lange in die Höhe, wie nicht auch die Neuanlagen voll ausgenutzt werden. Und wieder steht die Eisenbahnleitung vor der Aufgabe, ihre Tarife so aufzubauen, daß ein möglichst günstiger Ausnutzungsgrad erreicht wird; d. h. sie übt von ihrer Tarifpolitik her einen maßgeblichen Einfluß auf die Höhe ihrer Selbstkosten aus.

In diesem Verhältnis liegt bekanntlich die privatwirtschaftliche Rechtfertigung der meisten Ausnahmetarife. Bei einem weit gespannten Netz von Schienenwegen wird sich dank der unendlichen Verschiedenheit der örtlichen Beziehungen die Selbstkostenwirkung einer allgemeinen Tarifermäßigung häufig nicht annähernd abschätzen lassen, und gegenüber der gewaltigen Masse der konstanten Kosten erscheint dann das Risiko eines Fehlschlages als zu schwer. Hält man sich dagegen an bestimmte Örtlichkeiten und übersehbare Verkehrsmöglichkeiten, so ist das Urteil schon sicherer und das Risiko in jedem Fall geringer. Es entsteht sogar die Möglichkeit — wenn etwa der geplante Ausnahmetarif die bisher gegebenen Verhältnisse unverändert läßt —, mit seinen Sätzen bis dicht an die reinen Betriebskosten des erwarteten Neuverkehrs herunterzugehen und so (anders wie sonst) die Preise nach den Selbstkosten auszurichten.

Als ein Beispiel, daß auch sonst im Wirtschaftsleben gerade autoritativ festgesetzte Preise weder nach den Sonderselbstkosten einer bestimmten Leistung noch etwa nach den Durchschnittskosten aller Leistungen ausgerichtet werden können, sei die eigenartige, den Eisenbahnen jedoch recht ähnliche Gestaltung der Theaterpreise angeführt. Auch hier sind die konstanten Kosten der Gesamtunternehmung und die der einzelnen Vorstellung weit vor den (kaum vorhandenen) variablen, vom einzelnen Besucher verursachten Kosten betont, und auch hier kann nicht „auf Vorrat" geleistet werden, ist eine schlecht besuchte Vorstellung endgültig vertan. Deshalb sind aber auch alle Versuche gescheitert, mit „Einheitspreisen" — d. h. dem Durchschnitt der Kosten angepaßten Preisen — zur Deckung der Gesamtkosten zu gelangen; die schlechteren Plätze werden, weil für die minderbemittelten Schichten der Bevölkerung zu teuer, allzu wenig besetzt, und aus den besseren Plätzen, wo man es nach der Zahlkraft und Zahlwilligkeit der Besucher tun könnte, wird zu wenig herausgeholt. Man kann aber auch nicht die Preise nach den Selbstkosten abstufen; denn dann müßte man die obersten Ränge, deren Gewicht schon die Stärke der Fundamente und der Mauern bestimmt, mit den höchsten Preisen belasten und würde wiederum am Besuch zu spüren bekommen, daß der zahlkräftige Teil der Bevölkerung unter solchen Bedingungen nicht zahlwillig zu sein pflegt. Es bleibt also auch hier nichts anderes übrig, als durch eine Preistarifierung, welche die Zahlfähigkeit und Zahlwilligkeit zur entscheidenden Unterlage nimmt, auf eine Deckung der Gesamtkosten hinzuarbeiten — genau, wie es die Eisenbahnen mit dem Ganzen ihrer Tarifsysteme tun müssen.

Alles in allem bedeutet dieses Preis-Kosten-Verhältnis nichts anderes, als daß die Eisenbahn wie jeder sonstige Lieferant von Massenleistungen

unter das „Gesetz der Massenproduktion" gestellt ist. Auch im Monopol muß ihre Leitung, gerade wenn sie auf Deckung ihrer Gesamtkosten hinarbeitet, gefühlsmäßig die Möglichkeiten des Marktes zu erfassen suchen; d. h. sie kann sich nur von den zu bestimmter Zeit gegebenen Frachtverhältnissen — sei es der Eisenbahn selbst, sei es des ihr vorangehenden Transportmittels — allmählich an das System herantasten, das ihr im ganzen ihre Selbstkosten deckt und zugleich einen möglichst großen Verkehr herbeiführt. Es ist also weder Zufall noch Ungeschicklichkeit, wenn die heutigen Eisenbahnfrachten in der langen Linie ihrer Entwicklung schließlich auf die Kanal- und Straßenfrachten einer längst vergangenen Zeit zurückführen. Und es war auch richtig, daß die Reichsbahn trotz Weltkrieg und Inflation den Neubau ihres Gesamttarifs, wie in der Güterklassifikation, so auch in den Frachtsätzen in engem Anschluß an die Vorkriegstarife aufgeführt hat, nicht zu etwas völlig Neuem gekommen ist. Nur, wenn sie auch in Zukunft es bei diesem vorsichtigen Tasten beläßt, bleibt sie mit der Vielgestaltigkeit des Tarifs, wie im Ziele, so in den Mitteln „kaufmännischer Grundsätze".

2. Nun erhebt sich die zweite Frage: Läßt sich eine Verfolgung kaufmännischer Grundsätze mit der **Wahrung der allgemein-volkswirtschaftlichen Interessen** vereinigen, wie es doch das Gesetz ausdrücklich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verlangt, wie es aber auch den Kontrollbefugnissen der Staatsorgane in den übrigen Ländern zugrunde liegt? Hier ist zwar eine große Schwierigkeit auf der Seite der volkswirtschaftlichen Interessen gegeben: eine einwandfreie Feststellung dessen, was diese Interessen ausmacht und was sie demgemäß im einzelnen zu fordern haben, ist sogar bei autoritärer Staatsführung, vollends bei anderem Gesetzgebungs- und Verwaltungssystem so leicht nicht möglich. Von den Eisenbahnen aus dagegen läßt sich auch diese Frage durchaus bejahen. Die unendliche Vielgestaltigkeit der Transportleistungen, die das Aufstellen der Tarife so umständlich und schwierig macht, erweist sich hier als ein entscheidender Vorteil.

Schon in den **Normaltarifen** macht sich dies aufs nachhaltigste geltend. Geht man nämlich davon aus, daß in jedem Staate selbst dann, wenn er für gewisse Wirtschaftsbedürfnisse die Verbindung mit dem Ausland nicht entbehren kann, doch ein möglichst lebhafter Binnenverkehr — die weitestgehende gegenseitige Ergänzung der Landschaften in ihrer Güterherstellung und ihrem Güterverbrauch, wie auch die Förderung des gegenseitigen Kennenlernens für die Bewohner der verschiedenen Teilgebiete — anzustreben sei, so haben die Bahnen in der verschieden möglichen Behandlung der Entfernungen das Mittel, sich unter Wahrung ihrer Selbstkostendeckung auch dieser Aufgabe anzu-

passen. Handelt es sich um Staaten von verhältnismäßig geringem Umfang und einigermaßen abgerundeter Gestalt (wie es etwa Bayern und Sachsen gewesen sind), so werden einfache Kilometertarife beiden Anforderungen in der Regel genügen können; die Entfernungsunterschiede sind nicht groß genug, eine besondere Berücksichtigung zwecks Belebung des Binnenverkehrs zu erheischen, und dem entspricht es, daß auch die Transportmengen schwerlich durch eine Verbilligung der längeren Wege eine zur Selbstkostensenkung führende Steigerung erfahren werden — die absolute Höhe der einheitlichen Kilometersätze, nicht ihre Staffelung ist hier entscheidend. Anders jedoch in Staaten großen Umfangs oder langgestreckter Gestalt, wie es Preußen etwa war und das Deutsche Reich es ist, wie es aber auch für Großbritannien und Italien, das russische Gesamtbereich und die anderen Großraumstaaten der Erde gilt. Hier wird eine Staffelung der Kilometersätze angebracht sein, die den Gesamtpreis für die großen Entfernungen fühlbar niedriger macht, als er bei Anwendung der für die kurzen Wege geltenden Sätze sein würde. Und die Staffelung wieder läßt sich den besonderen Verhältnissen jedes Landes anpassen, bis schließlich die größten Entfernungen mit Zonentarifen niedrigster Sätze bedient werden.

So vergleiche man etwa Preußen, für das die Staatsbahnverwaltung schon immer den Güterverkehr wenigstens nach gestaffelten Kilometersätzen mäßigen Absteigens hat behandeln wollen, und das Deutsche Reich, für das ein Staffeltarifsystem vorsichtiger Ermäßigungen im Jahre 1920 eingeführt worden ist, mit den russischen Bahnen, die für die größten Entfernungen im Personenverkehr schließlich Zonen von je 1000 Werst Länge und einem Rubel Zonenfahrpreis gebildet hatten. Es ist ein Nachteil für die Vereinigten Staaten von Amerika, daß dort selbst die größten Bahnsysteme von beiden Seiten her nur an die Mississippi-Chicago-Linie heranreichen, daß es eine durchgehende Einheitsbahn vom Atlantischen zum Stillen Ozean einstweilen nur in Kanada und nicht auf Unionsboden gibt; es fehlt hier daher an der Unterlage, die in den einzelnen Netzen schon geltenden Staffelungen durchzurechnen oder gar zu weiterer Steilheit, etwa zu Zonentarifen aufzuwölben. In Großbritannien dagegen trägt die Neugestaltung des Eisenbahnbesitzes, welche das Gesetz von 1921 gebracht hat, dem Bedürfnis der Längenerstreckung in genau der gleichen Weise Rechnung, wie schon vor dem Kriege die großen Bahngesellschaften ihre Ausdehnung von der Küste des Kanals und von London aus bis in die Gegend der schottischen Welthäfen betrieben hatten; und schon die Konkurrenz der Küstenschiffahrt hat diese Privatbahnen gezwungen, die großen Entfernungen wenigstens im Güterverkehr verhältnismäßig billig zu bedienen.

Erkennt man also die Pflege des Binnenverkehrs als ein allgemeinvolkswirtschaftliches Interesse an, dann zeigt sich in der tarifmäßigen Behandlung der Entfernungen für die Eisenbahn ein Mittel, sich jener Pflege dienstbar zu machen. Und wie sie dann diese Behandlung im einzelnen ausgestaltet, läßt sich von dem kaufmännischen Grundsatz der Selbstkostendeckung her bestimmen. Nicht etwa, weil die unmittelbaren Betriebsausgaben je Kilometer mit steigender Entfernung fallen, sondern weil und insoweit durch die Verbilligung der langen Wege im Personen- und im Güterverkehr Transporte wirtschaftlich für die Bahnbenutzer möglich werden, die sonst nicht in Betracht kämen, und weil dadurch die bestehenden Anlagen für die Eisenbahnen zu besserer Ausnutzung gelangen. —

Ein weiteres Mittel, beide Aufgaben zugleich zu erfüllen, ist in der „horizontalen" Staffelung gegeben: in der **Güterwertklassifikation.**

Als System der Gütertarifierung findet sie sich nachgerade wohl bei allen Eisenbahnen der Erde. Vergleicht man jedoch auch nur die Tarife der führenden Kulturstaaten miteinander, so tritt die Verschiedenartigkeit des Aufbaus als ein Ausdruck der allgemeinen Wirtschaftsgegebenheiten deutlich hervor. So werden zwar überall diejenigen Industrierohstoffe, die als Massenwaren in besonders hohem Grade transportkostenempfindlich sind, zu niedrigsten Sätzen schon deshalb eintarifiert, weil man sie in möglichst großen Mengen transportfähig machen und auf die Schienenwege ziehen will; aber es zeigen sich doch von Land zu Land Unterschiede, die nur aus den Verschiedenheiten der Rohstoffgewinnung selbst und namentlich der Verarbeitungsindustrien zu erklären sind, — als ein Zeichen, daß man gewollt oder auch unbewußt sich von den Industrieverhältnissen abhängig fühlt und durch eine entsprechende Anpassung der Rohstoffbezugskosten die Verarbeitung fördern muß. Erst recht fügen sich die Tarife, welche den landwirtschaftlichen Produkten gewidmet sind, zumeist den Produktionsverhältnissen an: sie sind in einem Gebiet wie den Vereinigten Staaten von Amerika, das aus der Mitte heraus auf gewaltige Entfernungen regelmäßig große Massen an die Küsten schafft, im Verhältnis zu den sonst dort geltenden Sätzen von auffallender Niedrigkeit, während die deutschen Bahnen, die hauptsächlich für die Einfuhr von Getreide beansprucht werden, sie verhältnismäßig hoch angesetzt haben und den binnenwirtschaftlichen Austausch zwischen Überschuß- und Zuschußlandschaften lieber durch Ausnahmetarife (wie den alten Ostbahn-Getreidetarif) zu fördern bestrebt sind.

Halbfabrikate und Fertigfabrikate werden ebenfalls zu verschiedenen Sätzen eingestuft; aber nirgends in schlechthin schematischer Weise. Und gäbe es schon eine Untersuchung über die Bestimmungs-

gründe und über die Wirkungen dieser mannigfach wechselnden Tarifierungen, so würde aller Wahrscheinlichkeit nach der Zusammenhang mit dem ganzen Industrie-Aufbau des betreffenden Landes deutlich hervortreten. Eine so auffallende Abweichung von den sonst geltenden Regeln, wie die Gleichtarifierung des Rohstoffes Getreide und des Halbfabrikates Mehl auf den deutschen Bahnen, ist z. B. von jeher mit der Rücksicht begründet worden, die man auf die einmal bestehende Mühlenindustrie Deutschlands nehmen müsse.

Alte Standortsbeziehungen, von denen das Wohl ganzer Landschaften abhängt, wirken überhaupt ausschlaggebend in die Einstufung der verschiedenen Waren regelmäßig hinein und machen es erst verständlich, daß überall der Gesamtaufbau der Gütertarife über lange Zeiten hinweg einen so hohen Grad von Starrheit aufweist. Oder ist es nicht auffallend und bezeichnend zugleich, daß die formelle Umgestaltung des deutschen Tarifs, die in der Berücksichtigung der Entfernungen den materiellen Wandel zum Staffeltarif mit sich gebracht hat, an der Einstufung der Waren nur ganz wenig gegenüber der Vorkriegszeit geändert hat? Man scheut sich hier wie anderwärts, durch einen Wechsel des Normalsatzes in die altbestehenden Beziehungen in einer Weise einzugreifen, die sich dank den nicht vorauszusehenden Nebenwirkungen überhaupt jeder Übersicht entzieht. Hält man es also für ein volkswirtschaftliches Interesse, daß sich wirtschaftliche Veränderungen tiefgreifender Art nur langsam vollziehen und deshalb nicht von außen her in den Gesamtbau der Produktion und Fertigung hineingetragen werden sollen, dann wird man die Vorsicht der Eisenbahnen, an den Normaltarifen bedeutsame Änderungen vorzunehmen, auch als volkswirtschaftlich richtig anerkennen müssen. —

3. Das aktive Eingreifen wird also mit Recht von den Bahnen in das Gebiet jener Sonderregelungen verlegt, die wir in Deutschland als **Ausnahmetarife** zu bezeichnen pflegen. Hier herrscht allenthalben eine so bunte Mannigfaltigkeit, daß es unmöglich erscheint, irgendein System aus den Tatsachen abzulesen. Von dem einen Extrem, vor der Errichtung eines neuen Werkes mit der dafür wichtigen Eisenbahn erst die Zu- und Abfuhrtarife festzulegen (wie es in allen Ländern des Privatbahnsystems gang und gäbe ist) oder für eine ganz bestimmte Verkehrsbeziehung einmaliger Art einen Sondertarif aufzustellen (wie etwa den Eisenerztarif vom Siegerland nach Oberschlesien), bis zu dem anderen Extrem des deutschen Kohlentarifs, der für alle Kohlentransporte gilt, aber nicht in das Schema der Normaltarife mit seinen Sätzen eingefügt ist, werden sämtliche Möglichkeiten freierer Gestaltung irgendwie ausgenutzt.

Gemeinsam ist den Sonderreglungen nur das Negative, daß man sich weder an die allgemein geltende Behandlung der Entfernungen noch an die allgemein festgelegte Güterklassifikation hält, um eben Sonderbedürfnissen der Volkswirtschaft in übersehbarem Rahmen dienstbar zu sein. Und wieder muß daran erinnert werden, daß auf der deutschen Reichsbahn fast zwei Drittel aller Transporte zu Ausnahmetarifen ausgeführt werden — ein gerade volkswirtschaftlich wichtiger Ausgleich gegenüber der Starrheit der Normaltarife.

Bei den Sonderregelungen und Ausnahmetarifen macht sich jedoch die volkswirtschaftlich entscheidende Seite der ganzen Eisenbahnpolitik in anderer Weise geltend. Auch sie stehen überall, wo überhaupt der Staat sich um die Eisenbahnen seines Gebietes kümmert, unter dem gesetzlichen Zwang rechtzeitiger Veröffentlichung und peinlicher Innehaltung. **Tariftreue** wird also für sie genau so wie für die Regeltarife von den Eisenbahnen gefordert.

Auch dies liegt, wie dargelegt, im Interesse der Eisenbahnen selbst, die sich sonst nicht die betrieblich ergiebigste Organisation zu schaffen vermöchten und dem Monopol sicherlich ganz fern bleiben müßten. Die Tariftreue ist zugleich aber auch für die Volkswirtschaft dasjenige Mittel, mit der sie die Ausübung des Monopols wirksam zu kontrollieren vermag. Und sie sichert der Volksgemeinschaft die Berechenbarkeit der wichtigsten Transportkosten — eines Kostenelementes also, das in einer Güteraustauschwirtschaft zu den Grundlagen aller Wirtschaftsführung gehört. Gerade weil es unmöglich erscheint, den unendlich mannigfachen Transportbedürfnissen eines hoch entwickelten Wirtschaftsgebietes mit einem Tarifsystem zu dienen, das im ganzen von jedermann leicht zu überblicken ist —, darum muß wenigsten auf die Veröffentlichung und die Innehaltung der so mannigfaltigen Tarife entscheidendes Gewicht gelegt werden. Mit der Tariftreue wird das allgemeine Interesse am sichersten gewahrt; sie ist wichtiger als irgendein System der Entfernungsberechnung oder der Güterklassifikation, wichtiger auch als die Höhe der Frachten.

IV. Monopol und Tariftreue.

Wenn in der Tariftreue, in dem strengen Innehalten der veröffentlichten Frachtsätze die lebenswichtige Leistung enthalten ist, welche die Eisenbahnen der Volkswirtschaft ihres Landes darzubieten vermögen, dann ist es andererseits eine Aufgabe des Staates, seiner Gesetzgebung und seiner Verwaltung, dafür Sorge zu tragen, daß den Bahnen die Erfüllung dieser Leistung dauernd möglich sei. Es genügt nicht, sie gesetzlich zu fordern und verwaltungsmäßig zu kontrollieren. Es müssen

auch die Unterlagen gegeben werden, von denen aus die Vorschrift durchführbar und billig erscheint.

Gewiß läßt sich wenigstens in jenen Staaten, in denen die Ausführung eines Gesetzes für jeden Fall selbstverständlich ist, und vollends bei der deutschen Reichsbahn, deren Angestellte sich trotz der rechtlichen Gesellschaftsform durchweg als Träger alter Staatsbeamtentradition empfinden, das Durchhalten der Tariftreue sogar dann erwarten, wenn es den Interessen der Bahn selbst zuwiderläuft und diese gegenüber frei sich bewegenden Wettbewerbern in Nachteil gerät. Es fragt sich dann nur, wie lange ein derart ungleicher Kampf von dem gebundenen Betrieb geführt werden kann, ob etwa natürliche oder technische Vorteile ihm für einzelne Verkehrszweige einen absoluten Vorsprung genügenden Umfangs gewähren, und ob nicht der ihm entzogene Verkehr im ganzen seine Leistungsfähigkeit wirtschaftlich so stark schwächt, daß er mit dem ihm bleibenden Teil gerade seiner volkswirtschaftlichen Aufgabe nicht mehr gerecht werden kann. Die Gefahr ist um so größer, als die Bahn gerade dank ihrer Tariftreue dem Gegner den vollen Einblick in ihre Preisberechnungen gewährt, dieser aber sich dem Einblick der Bahn entzieht, und als im Gesamttarif der Bahn die einzelnen Teile ein zusammenhängendes Ganzes bilden, aus dem so leicht nicht eine größere Zahl von Teilgebieten ohne schwere Erschütterung des Ganzen herausgerissen werden kann. Die Tariftreue trägt nun einmal nicht nur jene Entwicklung zur Großunternehmung, ohne die sich im Eisenbahnbereich eines großen Landgebietes das Monopol nicht aufbauen läßt; sie wird auch selbst von diesem Monopol getragen. Tariftreue und allgemeiner Wettbewerb sind in der Wirklichkeit unvereinbare Begriffe.

Wenn trotzdem in Deutschland und in Frankreich — als einzigen Ländern der Erde — eine blühende Binnenschiffahrt und ein starker Eisenbahnverkehr sich ohne gegenseitige Tariffühlung haben entwickeln können, so ist das kein Gegenbeweis. In Frankreich gibt es zwar einen Fluß- und Kanalbesitz, der sich über das ganze Land ausbreitet und der räumlichen Erstreckung nach den Schienenwegen wohl empfindlichen Wettbewerb bereiten könnte; dank seiner stark wechselnden Abmessungen ist er jedoch als ein Schiffahrtsnetz noch weniger zu bezeichnen, als etwa Eisenbahnen verschiedener Spurweite miteinander ein Netz bilden, und er ist auch in seiner räumlichen Wirksamkeit ganz wesentlich dadurch eingeschränkt, daß die Bahnen ihm die technischen Einrichtungen eines unmittelbaren Güterumschlags (trotz aller Gesetzesvorschriften) nur an recht wenigen Stellen gewährt haben. In Deutschland fehlt es zwar nirgends, wo nur irgendein Bedürfnis danach besteht,

an solchen Umschlagsgelegenheiten, und sehr stark stützt sich die Binnenschiffahrt auf einen Verkehr, der vorher oder nachher, oft genug vorher und nachher, des Schienenweges sich bedient. Aber die einzelnen Ströme laufen nicht, wie in Frankreich, radial von einem gemeinsamen Quellgebiet in das Land hinaus, kommen sich also nicht nahe genug, ein natürliches Netz zu bilden. Durch Kanalbauten ist auch nur zwischen Elbe und Oder die Verbindung so weit einheitlich gestellt, daß man von einem Schiffahrtsnetz sprechen darf. Der Mittellandkanal dagegen ist nicht in solchen Abmessungen gehalten, daß er Rhein—Weser—Elbe—Oder auf eine einheitliche Transportunterlage etwa stellen wollte; und außerdem gilt auf ihm das staatliche Schleppmonopol (nach französischem Vorbild) und damit die staatliche Beherrschung des meist ausschlaggebenden Teils der Schiffsfrachten. Was in Deutschland und Frankreich unter diesen Einschränkungen noch an Wettbewerbsmöglichkeiten zwischen Schiffahrts- und Schienenwegen übriggeblieben ist, hat sich von den Bahnen her durch entsprechende Sondertarife — in Deutschland nicht zuletzt durch die verhältnismäßig hohen Anschlußfrachten, die fast überall außerhalb der Vorteile des Staffelsystems geblieben sind — in erträglichem, das Gesamtgefüge des Bahnverkehrs nicht störendem Ausmaß halten lassen. Für beide Länder ist es jedoch ein Problem, ob nicht auch der Rest von wirtschaftlichem Wettbewerb durch eine einheitliche, beide Transportmittel je nach ihrer technischen Eigenart einspannenden Frachtengestaltung beseitigt werden sollte — wenn es nur nach den Besonderheiten der Schiffahrt irgend möglich wäre.

Ebenfalls nur in recht engen Grenzen macht sich der Wettbewerb des Flugzeuges für die Schienenwege geltend. Da seine Landungsplätze wegen ihres Raumanspruchs einstweilen noch weit außerhalb der Städte angelegt werden müssen und mit ihren Kosten sich gegen eine irgend starke Verdichtung sperren, so sind es nur die sehr großen Entfernungen, die von ihm bedient werden können. Und schon für schweres Gepäck ist das Flugzeug bekanntlich auf ein Zusammenarbeiten mit der Eisenbahn angewiesen; im Gütertransport können sie keine große Bedeutung beanspruchen. Man kann also allenfalls von einer geringfügigen Einbeulung, nicht von einer Durchbrechung des Eisenbahn-Transportmonopols schon sprechen.

Sehr viel tiefer greift jetzt in allen Ländern der Kraftwagen bekanntlich in die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs ein. Auch er kann zwar seine volle Leistungsfähigkeit nur auf solchen Straßen entfalten, die eigens für ihn gebaut sind und anderen Wagen die Benutzung verweigern. Auch auf den gewöhnlichen Landstraßen jedoch, wenn sie nur die feste Decke eines Hauptweges tragen, bleibt noch genug Trag-

fähigkeit und Schnelligkeit übrig, den Eisenbahnen wichtige Verkehrsteile zu entziehen. Und vollends genügen schon Straßen ziemlich geringer Widerstandskraft, den Anschluß an das große Netz zu bewirken; wie ja auch der Kraftwagen in das Innere der Städte einzudringen vermag und jeder besonderen Verladungsstelle, jedes Bahnhofs entbehrt. Dies ist nun zwar nicht dahin zu verstehen, daß die großen und schweren Wagen des Überlandverkehrs innerhalb der Städte ihre Ladung von den verschiedensten Stellen hier selbst zusammenholen oder so verteilt abliefern könnten; für Stückgüter muß der kleine Verteiler noch hinzukommen, der die Umladung also nicht erspart. Aber es ist doch ein engmaschiges, wirkliches Netz von Straßen, das dem Kraftwagen allenthalben zur Verfügung steht und den Vergleich mit den Eisenbahnen sehr wohl aushält, diese an Ausbreitungsfähigkeit sogar noch übertrifft. Von einem Transportmonopol kann daher für die Eisenbahnen, selbst wenn sie in sich als Monopol organisiert sind, nirgends mehr die Rede sein.

Hiermit ist die Tariftreue in ihrer Grundlage gefährdet; und nicht das Eisenbahn-, sondern das allgemein-volkswirtschaftliche Interesse erfordert deren Unversehrtheit. Gewiß nicht in dem Sinne, daß gerade für die Schienenwege etwa das frühere Transportmonopol wiederhergestellt werde; es gilt vielmehr, auch die technische Eigenart des Kraftwagens in die Bewältigung der Transportgesamtaufgabe einzuspannen. Wohl aber muß in gegenseitiger Ergänzung eine Leistungsteilung der Art erreicht werden, daß dem jüngeren Zweige sich ebenso ein Entfaltungsraum darbietet, wie der ältere Bruder seine noch längst nicht abgenutzten und deshalb noch immer volkswirtschaftlich wertvollen Anlagen und Betriebsmittel zu möglichst vollständiger Ausnutzung bringen kann. Hier stehen so große allgemein-volkswirtschaftliche Werte auf beiden Seiten in Frage, daß nur vorsichtiges Abwägen — von Land zu Land wahrscheinlich verschieden — zur besten Allgemeinlösung führen kann. Eines aber ist sicher: Nur wenn beide Verkehrsmittel, Eisenbahn und Kraftwagen, unter Tarifzwang gestellt sind, behält die Tariftreue ihren volkswirtschaftlichen, gemeinnützigen Sinn.

Die Entwicklung der französischen Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren (1920 bis 1935) und die Maßnahmen zur Hebung ihrer finanziellen Lage.

Von einem französischen Eisenbahnfachmann.

Erster Teil.

Die Entwicklung der Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren.

Der fünfzehnjährige Zeitraum, der seit der Wiederaufnahme des kaufmännischen Betriebes der Eisenbahnen unmittelbar nach dem Inkrafttreten der Friedensverträge verflossen ist, wurde in Frankreich durch den Abschluß des Übereinkommens zwischen dem Staat und den großen Eisenbahngesellschaften eingeleitet. Später war er durch zwei Ereignisse von wesentlicher Bedeutung gekennzeichnet: die faktische Stabilisierung des Franken[1] (im Jahre 1926), die der gesetzlichen Stabilisierung (1928) zwei Jahre vorauseilte, und, um das Jahr 1931, der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, die sich schon in den meisten übrigen Ländern bemerkbar machte. Hierdurch ist ganz von selbst die Gliederung des ersten Teils dieser Untersuchung über die Entwicklung der französischen Eisenbahnen seit dem Kriege in folgende drei Hauptabschnitte vorgezeichnet:

I. Vom Inkrafttreten des Übereinkommens vom Jahre 1921 bis zur faktischen Stabilisierung der Währung (1926),

II. Von der faktischen Stabilisierung der Währung (1926) bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise in Frankreich (1931),

III. Vom Ausbruch und von der Entwicklung der Wirtschaftskrise, die durch den Kraftwagenwettbewerb verschärft wird, bis zum Jahre 1935.

[1] 1 Goldfranken = 4,94 stabilisierte Franken.

I. Vom Inkrafttreten des Übereinkommens vom Jahre 1921 bis zur faktischen Stabilisierung der Währung (1926).

Zum besseren Verständnis der Zeit nach 1921 sei daran erinnert, daß vor dem Jahre 1914 alle französischen Eisenbahnen bis auf einige Ausnahmejahre dauernd mit Fehlbeträgen abgeschlossen hatten. Der jährliche Ausfall, der im Jahre 1913 auf ungefähr 80 Millionen Goldfranken geschätzt wird, nahm übrigens unter einem doppelten Einfluß zu: auf der einen Seite waren die in der Genehmigungserteilung an die Gesellschaften festgelegten Tarife seither nur im Sinne einer Ermäßigung der Preise geändert worden, und auf der anderen Seite warfen die 12 700 km neuer Strecken, die während der 30 Jahre vor dem Krieg gebaut worden waren, immer geringeren Ertrag ab; da die 2200 km, die nach dem Programm vom Jahre 1883 im Jahre 1913 noch herzustellen waren, in einem noch schlimmeren Ausmaß dem gleichen Schicksal ausgesetzt gewesen wären, hätte der jährliche Fehlbetrag der Eisenbahnen in den Jahren nach 1920 — abgesehen vom Krieg und seinen Folgen — mindestens 500 Millionen Franken betragen müssen.

Wenn der tatsächliche Fehlbetrag seitdem viel größer geworden ist, so liegt dies daran, daß unter dem Einfluß mancherlei Ursachen, von denen später gesprochen werden wird, verschiedene wesentliche Faktoren des finanziellen Gleichgewichts (Verkehr, Ausgaben, Kapitalzinsen) sich leider sehr ungünstig entwickelt haben. Das ändert nichts an der Tatsache, daß die heutigen Fehlbeträge schon in der Zeit vor 1914 ihren Keim haben.

Nach dem Kriege wurde am 28. Juni 1921 ein Übereinkommen, zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften[1] unterzeichnet, dessen hauptsächlicher Zweck darin bestand, das Gleichgewicht im Haushalt der Eisenbahnen durch die Tarifgestaltung herbeizuführen. Es wurde ein gemeinsamer Fonds für alle Eisenbahnverwaltungen geschaffen, der durch die Überschüsse der gut wirtschaftenden Verwaltungen und in Ermangelung solcher Überschüsse durch Vorschüsse aus der Staatskasse gespeist werden sollte.

Nach diesem Übereinkommen sollte während einer Übergangszeit vom Jahre 1921 bis zum Jahre 1926 das Gleichgewicht nach und nach erreicht werden. Die Fehlbeträge sollten durch Anleihen gedeckt werden, deren Zinsen bis zum Jahre 1927 endgültig vom Staat zu tragen waren. Von diesem Zeitpunkt ab hatte der gemeinsame Fonds die Rückzahlung der Zinsen zu übernehmen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 575.

Gleichfalls vom Jahre 1927 ab sollte durch die Tarifgestaltung unerbittlich das finanzielle Gleichgewicht herbeigeführt werden. Bei unerwarteten Ausfällen sollte es innerhalb von höchstens zwei Jahren wiederhergestellt sein.

In Wirklichkeit hat die Übergangszeit von 1921 bis 1927 vorübergehende Vorteile aus der Inflation gezogen; sie ist infolgedessen durch drei Hauptmerkmale gekennzeichnet:

1. Dank des sehr lebhaften Warenaustauschs und sehr niedriger Tarife hat der Verkehr in einem außergewöhnlich raschen Tempo zugenommen.

Infolge unzureichender und verspäteter Erhöhungen sind die Tarife namentlich für den Personenverkehr weit unter der Linie für den Lebensunterhalt geblieben. Die Belebung des Warenaustauschs durch die Geldinflation ruft im Güterverkehr eine Glanzleistung hervor. Während die Steigerung des Personenverkehrs in den Jahren 1921 bis 1926 trotz der durch die Entwicklung des Kraftwagens schon eingetretenen Hemmung 10 % beträgt, nimmt der Güterverkehr, in Tonnenkilometern ausgedrückt, bis zu 56 % zu. Im Vergleich zu 1913 (Grundzahl 100 — einschließlich der elsaß-lothringischen Eisenbahnen) steigt die Tonnenkilometerrichtzahl von 95 im Jahre 1921 auf 149 im Jahre 1926. Die Betriebseinnahmen nehmen deswegen in diesen Jahren sehr rasch zu; sie steigen von 6325 Millionen Franken im Jahre 1921 auf 10 070 Millionen im Jahre 1925 und auf 13 111 Millionen im Jahre 1926. Gegenüber 1913 beträgt die Richtzahl (einschließlich Steuer) 301 im Jahre 1921, 469 im Jahre 1925 und 625 im Jahre 1926.

2. Da die Stoffpreise und Besoldungen der Geldentwertung nur zögernd folgten, haben die Betriebsausgaben viel langsamer zugenommen als die Einnahmen.

Die stärkste Erhöhung erfuhren die Personalausgaben (726 Millionen Goldfranken im Jahre 1913); sie sind von 3141 Millionen im Jahre 1921 auf 4564 Millionen im Jahre 1925 (+ 45 %) und auf 5076 Millionen im Jahre 1926 (+ 60 %) gestiegen. Zu berücksichtigen ist aber, daß der Anteil der Personalausgaben an den Einnahmen, der sich auf 36 % im Jahre 1913 belief und infolge der Erhöhung des Personalstandes nach dem Gesetz über den Achtstundentag sowie infolge der Besoldungserhöhungen des Jahres 1919 auf 54,5 % im Jahre 1921 angeschwollen war, ständig bis auf 42 % im Jahre 1926 absinkt.

Die übrigen Ausgabenarten halten sich trotz der Steigerung des Verkehrs entweder auf gleicher Höhe oder schwanken nur gering; so sind die Ausgaben für Brennstoffe und elektrische Kraft (174 Millionen Goldfranken im Jahre 1913), die sich auf 1311 Millionen im Jahre 1921 beliefen, fünf Jahre später fast wieder so hoch, nachdem sie in der Zwischenzeit um eine Milliarde Franken herum geschwankt hatten; noch deutlicher tritt diese Erscheinung bei den Ausgaben für die Unterhaltung, Ausbesserung und Erneuerung der Fahrzeuge (94 Millionen Goldfranken im Jahre 1913) hervor; sie gehen sehr stark zurück von 1089 Millionen im Jahre 1921 auf durchschnittlich 700 Millionen in den nächsten vier Jahren; schließlich steigen die Ausgaben für die Bahnunterhaltung (127 Millionen Goldfranken im Jahre 1913) von nur 302 Millionen im Jahre 1921 auf 544 Millionen im Jahre 1925[1].

Im ganzen betrugen die Betriebsausgaben in der Zeit von 1921 bis 1924 rund 7 Milliarden Franken; im Jahre 1925 sind sie auf 8457 Millionen angewachsen.

3. Die Geldentwertung hat eine Verminderung der Zinslast für das früher in den Eisenbahnen angelegte Kapital zur Folge gehabt.

Diese Lasten, die im Jahre 1913 etwa 41 % der Einnahmen verschlangen, machen im Jahre 1921 nur noch 19 % aus. Dank der auf die Inflation zurückzuführenden Verminderung hat dieser Prozentsatz trotz der Kapitalaufwendungen in den folgenden Jahren, in der Zeit von 1921 bis 1925, die Zahl 20 nur wenig überschritten; im Jahre 1926 ist er auf die alte Höhe zurückgegangen.

Dies sind die drei Merkmale, die die Ergebnisse der Geschäftsjahre vor der Stabilisierung der Währung erklären. Bevor wir uns über die Ergebnisse selbst auslassen, muß einiges über die Entwicklung der Kapitalzinsen gesagt werden, weil sie sowohl während dieses Zeitabschnitts wie auch später bei der finanziellen Bilanz der Eisenbahnen eine große Rolle gespielt haben. Bekanntlich hängen die jährlich aufzubringenden Kapitalzinsen einerseits vom Zinsfuß und anderseits von der Höhe des angelegten Kapitals ab.

Der Zinsfuß für Anleihen (einschl. Tilgung), der vor 1914 je nach den Jahren zwischen 3,6 und 4,95 % schwankte, belief sich im Jahre 1921 schon auf 8,37 %. In den Jahren 1922 bis 1924 stellte er sich auf etwa 8 %; im Jahre 1925 sprang er auf 11,44 % und erreichte im Jahre 1926 die

[1] Zur Erleichterung des Vergleichs mit 1913 sind bei diesen Ausgaben die elsaß-lothringischen Eisenbahnen nicht berücksichtigt worden.

Rekordhöhe von 12,15 %. Solche Sätze haben den Zinsendienst der folgenden Geschäftsjahre natürlich schwer belastet.

Bei den Ausgaben für die Vermögensrechnung handelte es sich zuerst um den Bau neuer Strecken. In den Geschäftsjahren vor 1913 erforderten diese jährlich 80 bis 90 Millionen Goldfranken; unter Berücksichtigung der Geldentwertung wurde die erforderliche Summe in den Jahren 1921 bis 1926 bedeutend geringer; sie schwankte zwischen 136 und 182 Millionen.

Im gleichen Zeitraum betrugen die sonstigen Ausgaben für die Vermögensrechnung durchschnittlich 700 Millionen für die Bahnunterhaltung, 190 Millionen für die Elektrisierung und 827 Millionen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Insgesamt beliefen sich die jährlichen Ausgaben der Vermögensrechnung (632 Millionen Goldfranken im Jahre 1913) auf 2007 Millionen im Jahre 1921; bis zum Jahre 1926 lagen sie im Mittel etwas über diesem Betrage.

Die Ausgaben hierfür in der Betriebsrechnung (728 Millionen Goldfranken im Jahre 1913) sind sehr schnell von 1045 Millionen im Jahre 1921 auf 2260 Millionen im Jahre 1926 angewachsen.

Nachstehend werden nunmehr die allgemeinen Betriebsergebnisse der Eisenbahnen während dieses Zeitraums mitgeteilt (in Millionen Franken):

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Reinertrag	Kapitalzinsen und Vorwegnahmen[1]	Betriebsergebnis Sp. 4—5	Zinsen für frühere Fehlbeträge zu Lasten des Staates oder des gemeinsamen Fonds	Gesamtergebnis Sp. 6+7
1921	6325	7108	— 783	1191	— 1974	63	— 2037
1922	6852	6576	+ 276	1466	— 1190	190	— 1380
1923	7327	6694	+ 633	1741	— 1108	279	— 1387
1924	8872	7457	+ 1415	1875	— 460	369	— 829
1925	10 070	8457	+ 1613	2183	— 570	440	— 1010
1926	13 111	9938	+ 3173	2613	+ 560	490	+ 70

Wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, hat die in dem Übereinkommen vom Jahre 1921 vorgesehene Übergangszeit also mit der Herstellung des finanziellen Gleichgewichts abgeschlossen.

[1] Diese Vorwegnahmen bestehen zum größten Teil in der Zahlung der den Aktionären gewährleisteten Dividende.

II. Von der faktischen Stabilisierung der Währung (1926) bis zum Ausbruch der Wirtschaftskrise in Frankreich (1931).

Das Jahr 1926 war für Frankreich vom Standpunkt der Geldwirtschaft und der Währung äußerst ernst; die Gesundung, die infolge des unausgeglichenen Haushaltsplans und infolge der Inflation notwendig geworden war, konnte nur durch sehr einschneidende Maßnahmen erzielt werden.

Die Eisenbahntarife wurden dreimal erhöht. Gleichzeitig mußten sich die Eisenbahnen eine gewaltige Erhöhung der Beförderungssteuer gefallen lassen, durch die das Gleichgewicht im Staatshaushalt hergestellt werden sollte. Die Steuer wurde auf den hohen Satz von 32,5 % im Personenverkehr und von 11,5 % im Güterverkehr (5,75 % für die Güter der beiden untersten Klassen) festgesetzt. Aus der günstigen Verkehrslage, die auf die Inflation zurückzuführen war, ergab sich eine Steigerung der Einnahmen in einem viel höheren Ausmaß als bei den Ausgaben, die zum erstenmal mit einem ausreichenden Überschuß zur Deckung des Zinsendienstes abschlossen.

Nach dem Jahre 1926 war die Lage noch mehrere Jahre sehr zufriedenstellend.

1. Die günstige Wirtschaftslage in Verbindung mit der Tariferhöhung ruft eine neue Steigerung der Einnahmen hervor.

Die Entwicklung des Personenverkehrs beginnt offenkundig unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden, denn die Zahl der Personenkilometer vom Jahre 1925 (29 812 Millionen) ist seither nicht mehr erreicht worden. Jedoch wurde der Verkehrsrückgang, der anfangs durch die gewaltige Erhöhung der Tarife im Jahre 1926 hervorgerufen worden war und der sich in einer Abnahme der Personenkilometer von 28 273 Millionen im Jahre 1926 auf 26 047 Millionen im Jahre 1927 auswirkte, nach und nach ausgeglichen und sogar aufgeholt, denn im Jahre 1930 betrug die Zahl der Personenkilometer schon wieder 29 211 Millionen. Unter dem Einfluß der Tariferhöhungen trat natürlich eine Einnahmesteigerung ein, und zwar von 2488 Millionen Franken im Jahre 1925 auf 3022 Millionen im Jahre 1926 und auf 3288 Millionen im Jahre 1930. Hauptnutznießer war aber der Staat, da der Ertrag der Beförderungssteuer im Personenverkehr von 380 Millionen Franken im Jahre 1925 auf 612 Millionen im Jahre 1926 anwuchs und in den 5 folgenden Jahren im Durchschnitt mehr als ein Milliarde Franken betrug.

Der Güterverkehr trug gleichfalls in ähnlichem Verhältnis zur Wiederherstellung des Gleichgewichts des Staatshaushalts bei; der Steuerertrag aus diesem Verkehr stieg von 352 Millionen Franken im Jahre 1925 auf 650 Millionen im Jahre 1926 und hielt sich in den Jahren 1928 und 1929 auf der Höhe von über einer Milliarde Franken.

Der Güterverkehr schlug in diesem Zeitraum ein ähnliches Tempo ein wie der Personenverkehr. Vom Jahre 1926 (42 293 Millionen tkm) auf 1927 (38 213 Millionen) geht er infolge der Erhöhung der Tarife und auch infolge des durch die Stabilisierung der Währung hervorgerufenen Nachlassens der Handelsgeschäfte zurück; hierauf nimmt er trotz neuer Erhöhung der Tarife zu Anfang 1928 zu und erreicht in den Jahren 1929 (43 602 Millionen tkm, Rekordzahl) und 1930 eine Höhe, die sogar diejenige vom Jahre 1926 ein wenig übersteigt. Die Einnahmen sind selbstverständlich stark im Steigen; sie springen von etwas mehr als 10 Milliarden Franken im Jahre 1926 auf ungefähr 12 500 Millionen in den Jahren 1929 und 1930.

Insgesamt sind die Betriebseinnahmen seit 1926 (13 111 Millionen Franken) bis zu den Jahren 1929 und 1930 regelmäßig gestiegen; sie erreichen um diese Zeit, ohne die an den Staat abgeführte Beförderungssteuer in Höhe von rund 2 Milliarden Franken, jährlich fast 16 Milliarden Franken. Die höchste Einnahme wurde im Jahre 1929 erzielt mit einer Steigerungszahl von 730 (ohne Steuer) und 780 (mit Steuer) gegenüber 1913.

2. Da die Preise und Löhne sich an den neuen Geldwert nur zögernd anpassen, steigen die Betriebsausgaben anfänglich langsamer als die Einnahmen; sie erreichen aber im Jahre 1930 ihre neue Gleichgewichtslage.

Die Anpassung der Löhne an den neuen Wert des Franken erfolgte stufenweise und nur während der Jahre 1929 und 1930. Die Personalausgaben sind daher anfangs vom Jahre 1926 (5076 Millionen Franken) bis zum Jahre 1930 (7746 Millionen, Rekordzahl) sehr langsam gestiegen; die Zwischenjahre haben davon reichlichen Vorteil gehabt. Der von den Personalausgaben in Anspruch genommene Teil der Einnahmen schwankt vom Jahre 1926 (42 %) bis zum Jahre 1929 (46,5 %) in der Tat nur wenig; im Jahre 1930 beträgt er aber schon 53,1 %. Die Ausgaben für die Bahnunterhaltung und für die Unterhaltung der Gebäude (881 Millionen Franken im Jahre 1926, 1122 Millionen im Jahre 1930) und für die Unterhaltung, Ausbesserung und Erneuerung der Fahrzeuge (869 Millionen Franken im Jahre 1926, 1416 Millionen im Jahre 1930)

zeigen die gleiche Entwicklung. Die Ausgaben für Brennstoffe und elektrische Kraft sind während dieses Zeitraumes fast unverändert geblieben (1372 Millionen Franken im Jahre 1926, 1458 Millionen im Jahre 1930). Insgesamt sind die Betriebsausgaben von 9938 Millionen im Jahre 1926 auf nahezu 14 Milliarden im Jahre 1930 (Höchststand) angewachsen. Diese Zahl entspricht einer Steigerungszahl von 1009 im Vergleich zum Jahre 1913.

3. Trotz dieser noch günstigen Faktoren verursacht das langsame Anschwellen der Kapitalzinsen schon Sorgen.

Da die Verkehrssteigerung während dieses Zeitraums die Eisenbahnen veranlaßt hat, ihre Einrichtungen weiter auszubauen, beliefen sich die Kosten für Neuanlagen in den Jahren 1926 bis 1929 im Durchschnitt auf 2300 Millionen Franken; im Jahre 1930 haben sie die Rekordziffer von 4 Milliarden überschritten. Der auf die Herstellung neuer Strecken entfallende Anteil betrug jährlich etwa 200 Millionen, der Anteil für die Bahnunterhaltung und Beschaffung von Fahrzeugen ist von 589 bzw. 455 Millionen in den Jahren 1926 auf 1004 bzw. 1148 Millionen im Jahre 1930 angewachsen. Schließlich betrugen die jährlichen Ausgaben für die Elektrisierung durchschnittlich 167 Millionen.

Nach der faktischen Stabiliserung der Währung erholt sich der durchschnittliche Zinsfuß der Eisenbahnanleihen ganz allmählich von 10 % im Jahre 1927 auf 8 % im Jahre 1928, 7 % im Jahre 1929 und 6 % im Jahre 1930. Trotzdem nehmen die Kapitalzinsen zu Lasten der Betriebsrechnung ziemlich rasch zu, den sie steigen von 2260 Millionen Franken im Jahre 1926 auf 2825 Millionen im Jahre 1930.

Diese Erläuterungen erleichtern das Verständnis für die Ergebnisse der Geschäftsjahre 1926 bis 1930, die in nachstehender Übersicht wiedergegeben sind (in Millionen Franken):

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Reinertrag	Kapitalzinsen und Vorwegnahmen	Betriebsergebnis Sp. 4—5	Zinsen für frühere Fehlbeträge zu Lasten des Staates oder des gemeinsamen Fonds	Gesamtergebnis Sp. 6+7
1926	13 111	9938	3173	2613	+ 560	490	+ 70
1927	13 262	10 844	2418	2644	— 266	488	— 714
1928	15 055	11 347	3708	2956	+ 752	512	+ 240
1929	15 873	12 485	3388	3062	+ 326	521	— 195
1930	15 790	13 962	1828	3126	— 1298	483	— 1781

Nach Maßgabe der Anpassung der Ausgaben an den neuen Wert des Frankens nimmt der Betriebsreinertrag ab, während die Kapitalzinsen mit Regelmäßigkeit zunehmen. Der Übergang von kleinen Überschüssen zu ernsthaften Ausfällen erfolgt also rasch. Ganz unabhängig von der Wirtschaftskrise trat das Problem des finanziellen Gleichgewichts Ende 1930 auf wegen der ungünstigen Auswirkungen, die die im Jahre 1930 bewilligten Lohnerhöhungen auf das Geschäftsjahr 1931 haben mußten und die eine Mehrausgabe von über eine Milliarde Franken zur Folge hatten. Mit dem Ausbruch der Wirtschaftskrise, die die Einnahmen schmälert, erreichen daher die Ausfälle, wie später dargetan wird, rasch eine beträchtliche Höhe.

III. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und des Kraftwagenwettbewerbs.

Die Wirtschaftskrise ist in Frankreich später ausgebrochen als in vielen anderen Ländern. Der Rückgang des Verkehrs macht sich bemerkbar zum erstenmal im Jahre 1931; der Ausfall nimmt seitdem sowohl im Personenverkehr wie im Güterverkehr dauernd zu und wird durch die Entwicklung des Kraftwagenwettbewerbs verschärft. Von 1930 bis 1934 ist eine Abnahme von 29 211 Millionen auf 23 182 Millionen (— 20 %) bei den Personenkm und von 42 159 auf 30 524 Millionen (— 29 %) bei den tkm festzustellen. Im Vergleich zu 1913 (Grundzahl 100) ist die Erhöhungszahl im Personenverkehr von 141 auf 111 und im Güterverkehr von 149 auf 107 zurückgegangen.

In Wirklichkeit ist der Personenverkehr auf einen niedrigeren Stand zurückgesunken als im Jahre 1913, wenn man von der Gesamtzahl der Reisenden die Zahl der Abonnenten des Vorortverkehrs, die seither stark zugenommen haben, abzieht. Trägt man dem Rechnung, so ist im Jahre 1934 eine Abnahme der Reisen um 23 % gegenüber 1913 festzustellen. Ferner läßt sich an Hand der Verteilung der zum vollen Tarif beförderten Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen eine dauernde Abnahme der Reisenden erster Klasse nachweisen; ihre Zahl ist von 8,3 Millionen im Jahre 1913 auf 5,2 Millionen im Jahre 1930 und auf sogar 2 Millionen im Jahre 1934 gesunken. Die gleiche Erscheinung zeigt sich bei der zweiten Klasse, die im Jahre 1913 von 58,4 Millionen, im Jahre 1930 von 50,6 Millionen und im Jahre 1934 von nur 34 Millionen Reisenden benutzt worden ist. In dem seit 1930 eingetretenen offenkundigen Rückgang in der Besetzung der höheren Klassen spiegelt sich der Einfluß der Krise auf die Einkommensverhältnisse der Bevölkerung wider.

Sonst ist die Zahl der zum vollen Tarif beförderten Reisenden in langsamer Abnahme begriffen. Sie beträgt in der Tat im Jahre 1934 nur

35,3 % der Gesamtzahl der Reisenden gegenüber 43 % im Jahre 1930 und 55,5 % im Jahre 1913. Dieses Ergebnis zeugt davon, welche Nebenwirkung die ermäßigten Tarife zur Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs oder zur Entwicklung des Verkehrs gehabt haben.

Der Rückgang des Personenverkehrs vom Jahre 1933 auf 1934 (— 6 % der Zahl der Personenkm) hat sich bei den Einnahmen nicht ausgewirkt; der Staat hat zwar am 1. November 1933 den übertriebenen Satz der Beförderungssteuer (32,5 %) auf 12 % herabgesetzt, aber zugleich einer entsprechenden Erhöhung der Tarife zugestimmt, so daß eine Änderung in den vom Publikum zu erhebenden Gebühren nicht eintrat. Nach dieser Tariferhöhung ist der Koeffizient für Personentarife auf 4,02 gestiegen; er bleibt also noch unter dem Satz der Währungsstabilisierung. Diese Maßnahme hat naturgemäß eine gewaltige Abnahme des Ertrags der Beförderungssteuer zur Folge gehabt; sie betrug nur noch 344 Millionen Franken im Jahre 1934 gegenüber 882 Millionen im Jahre 1932 und 1085 Millionen im Jahre 1930. Dagegen sind die Einnahmen der Eisenbahnen, die von 3288 Millionen im Jahre 1930 auf 2626 Millionen im Jahre 1933 gesunken waren, im Jahre 1934 auf 2830 Millionen gestiegen; der durchschnittliche Personenkm-Ertrag hat sich daher von 0,106 auf 0,12 Franken erhöht. Das vorläufige Ergebnis des Jahres 1935 beläuft sich auf 2684 Millionen, was einen Rückgang von 5 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet.

Im Güterverkehr betrug der Rückgang von 1933 auf 1934 8 % bei den tkm und 6 % bei den beladenen Wagen. Im Jahre 1935 ist die Zahl der beladenen Wagen um weitere 5,6 % gesunken. Die Einnahmen sind von 12 391 Millionen im Jahre 1930 auf 8912 Millionen im Jahre 1933, auf 8156 Millionen im Jahre 1934 und auf 7100 Millionen Franken (vorläufige Zahl) im Jahre 1935 zurückgegangen; das bedeutet eine beträchtliche Abnahme von mehr als 40 % in der Zeit von 1930 bis 1935, die höher ist als die Abnahme des Verkehrs. Der Grund dafür darf im Wettbewerb des Kraftwagens erblickt werden, der hauptsächlich bei kleinen und mittleren Entfernungen in die Erscheinung tritt, die mittlere Versandweite erhöht und den kilometrischen Ertrag infolge der abnehmenden Tarifsätze vermindert. Der Kraftwagen entzieht ferner der Eisenbahn die Güter der höheren Klassen und nötigt sie schließlich zur Herabsetzung mancher Tarife, wenn sie sich ihren Verkehr erhalten will. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß diese Tarifermäßigungen stark örtlich beschränkt wurden und daß die Eisenbahnen bis in die letzte Zeit hinein die Einführung allgemeiner Ermäßigungen, durch die wichtige Einnahmen aufs Spiel gesetzt werden, vermieden haben. Unter diesen verschiedenen Einflüssen ist der durchschnittliche tkm-Ertrag im

Frachtgutverkehr, der im Jahre 1913 4,4 Goldcentimes betrug, von 23,5 Centimes im Jahre 1930 auf 20,9 Centimes im Jahre 1934 (— 11 %) gesunken. Im Vergleich zu 1913 beträgt die Steigerungszahl weniger als 5, während sich die theoretische Steigerungszahl der allgemeinen Tarife gegenüber 1913 auf 6,6 bis 7 (ohne Beförderungssteuer) stellt.

Insgesamt sind die Betriebseinnahmen wohlverstanden dauernd zurückgegangen: von 15 790 Millionen Franken im Jahre 1930 auf 11 563 Millionen im Jahre 1933, auf 11 052 Millionen im Jahre 1934 und 9783 Millionen (vorläufige Zahl) im Jahre 1935, das sind genau 30 % der Jahre 1930 bis 1934, und ungefähr 38 % bis 1935.

Die Betriebsausgaben, die sich im Jahre 1913 auf 1277 Millionen Goldfranken beliefen, sind im Jahre 1930 auf fast 13 Milliarden Franken (ohne die elsaß-lothringischen Eisenbahnen) gestiegen, d. h. auf über das Zehnfache[1]. Seither sind sie dauernd zurückgegangen; sie erreichen aber noch im Jahre 1934 fast das Achtfache derjenigen vom Jahre 1913 (10 311 Millionen ohne die elsaß-lothringischen Eisenbahnen), der Rückgang gegenüber 1933 beträgt 9 %.

Der größte Ausgabeposten sind bekanntlich die Personalausgaben; ihr Anteil an den Gesamtausgaben betrug im Jahre 1934 61,8 % gegen 64 % im Jahre 1933 und 56 % im Jahre 1913. Diese Ausgaben hängen natürlich vom Personalstand und der Besoldung ab; beide Punkte sollen nacheinander erörtert werden.

Der gesamte Personalstand betrug am 31. Dezember 1913 382 000 Bedienstete (einschl. rd. 29 500 Bedienstete der elsaß-lothringischen Eisenbahnen); nach dem Kriege beträgt er infolge der Einführung des Gesetzes über den Achtstundentag 510 000. Bis zum Jahre 1930 konnte er nicht verringert werden, weil der Verkehr dauernd zunahm; seit 1930 beträgt die Verringerung aber 65 300 Köpfe (Durchschnitt des Jahres 1934: 443 700 Köpfe gegenüber 509 000 im Jahre 1930). Die Verringerung im Jahre 1934 gegenüber 1933 beträgt 1,7 %.

Diese Verringerungen sind in der Hauptsache durch die fast vollständige Sperrung des Nachwuchses, ohne Schmälerung der Rechte des Personals und unter Wahrung des Gesetzes über den Achtstundentag erzielt worden.

Das durchschnittliche Einkommen der Bediensteten ist im Vergleich zu 1913 beträchtlich erhöht worden. Das Mindesteinkommen schwankte zu jener Zeit je nach den einzelnen Netzen zwischen 1000 und 1300 Goldfranken (in landwirtschaftlichen Gegenden) bis zu 1800 Goldfranken (im Pariser Gebiet). Im Jahre 1920 ist es einheitlich auf 3800 Franken festgesetzt und bis zum 1. Juni 1930 nach und nach auf 8600 Franken erhöht

[1] Vgl. jedoch Anmerkung 1, Seite 297.

worden; am 20. April 1934 wurde es auf 8170 Franken und am 17. Juli 1935 auf 7762 Franken herabgesetzt. Im zweiten Teil sind ausführliche Mitteilungen über diese beiden Hauptkürzungen im Einkommen sowie über die Ermäßigung des Ruhegeldes gemacht.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Bestandteile des Einkommens betrug dessen durchschnittlicher Erhöhungskoeffizient gegenüber 1913 7,4 im Jahre 1934; dies entspricht einer Verbesserung um 48 % in Goldwert. Denn es sind weitere Vergünstigungen gewährt worden, wie z. B. die Ausdehnung des früher nur für Paris bewilligten Wohnungsgeldes auf zahlreiche Orte und die allgemeine Einführung der Familienzulagen, die im Jahre 1913 nur in Notfällen gezahlt wurden.

Infolge dieser verschiedenen Maßnahmen hat der durch die Personalausgaben aufgezehrte Teil der Einnahmen vom Jahre 1930 (53,1 %) bis zum Jahre 1933 (66,9 %) dauernd zugenommen; unter dem Einfluß der ersten allgemeinen Kürzung der Besoldungen und Ruhegelder vom Jahre 1934 ist er dann im Jahre 1934 auf 62 % zurückgegangen. Wie später gezeigt werden wird, konnten infolge dieser Kürzung die Personalausgaben im Jahre 1934 um annähernd 830 Millionen Franken gegenüber 1933 eingeschränkt werden.

Die sächlichen Ausgaben bezifferten sich im Jahre 1934 auf 3938 Millionen[1] gegen 4126 Millionen im Jahre 1933; sie haben also um 4,8 % abgenommen. Verglichen mit dem Jahr 1913 (571 Millionen Goldfranken) beträgt ihr Koeffizient 6,9; umgerechnet auf einen einheitlichen Geldwert sind sie um 38,5 % gestiegen.

Die Ausgaben für Brennstoffe sind im Jahre 1934 (858 Millionen Franken)[1] gegenüber 1933 um 10 % zurückgegangen. Der Vergleich mit 1913 ist wegen der seither durchgeführten Elektrisierungen ohne Bedeutung.

Die Ausgaben für die Bahnunterhaltung haben im Jahre 1934 mit 826 Millionen[1] gegenüber 1933 um 12,2 % abgenommen; auf den gleichen Geldwert gebracht, sind sie um 30 % gegenüber 1913 (127 Millionen Goldfranken) gestiegen.

Die Ausgaben für Unterhaltung der Fahrzeuge in Höhe von 1105 Millionen[1] im Jahre 1934 entsprechen dem Durchschnitt der beiden vorhergehenden Jahre und ergeben eine Zunahme um 134 % gegenüber 1913 (94 Millionen Goldfranken).

Schließlich zeigen die verschiedenen Ausgaben (1112 Millionen[1] eine leichte Abnahme (4 %) gegenüber 1933 und, auf den gleichen Geldwert gebracht, eine Zunahme von 26,5 % gegenüber 1913 (176 Millionen).

[1] Ohne die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Da die Betriebsausgaben in den Jahren 1933 und 1934 (9 %) stärker zurückgegangen sind als die Einnahmen (5 %), hat der Betriebsausfall, der im Jahre 1933 454 Millionen betrug, einem Reinertrag von 89 Millionen Platz gemacht; die Betriebszahl ist von 103,9 % auf 99,2 % gesunken.

Dieser Reinertrag bedeutet leider wenig gegenüber den Kapitalzinsen, die seit 1930 dauernd gestiegen sind.

Zunächst hat der Zinssatz für Anleihen im Jahre 1930 (6 %) und 1931 (5,8 %) eine Besserung erfahren, die von den Eisenbahnen zu einer Umwandlung ihrer drückendsten Anleihen benutzt wurde; ihre Zinsenlast ist dadurch um 160 Millionen leichter geworden; da aber der Zinssatz seither dauernd zunimmt: 6,8 % im Jahre 1932, 7,8 % im Jahre 1933, 8,4 % im Jahre 1934, werden die Kapitalzinsen immer drückender. Diese Erwägung und namentlich die Erhöhung des Fehlbetrages haben eine nachdrückliche Verringerung der Kapitalzinsen gebieterisch gefordert.

Sie gehen tatsächlich dauernd zurück. Von 4046 Millionen im Jahre 1930 sind sie im Jahre 1931 auf 3811 Millionen, im Jahre 1932 auf 3112 Millionen, im Jahre 1933 auf 1731 Millionen gefallen und betragen im Jahre 1934 nur noch 1469 Millionen.

Fertigt man eine Gesamtübersicht des seit 1921 investierten Kapitals an — im Jahre 1913 bezifferte sich die jährliche Zinslast auf 880 Millionen Goldfranken —, so stellt man fest, daß es um 34 900 Millionen zugenommen hat, mit einer zusätzlichen Zinslast von 2800 Millionen, von denen 220 auf den Staat und 2580 auf die Betriebsrechnung der Eisenbahnen entfallen.

Diese Kapitalausgaben dienten:

1. Zum Bau neuer Strecken. Von 1921 bis 1934 beliefen sich diese Ausgaben im Durchschnitt auf jährlich 220 Millionen Franken, d. i. etwa die Hälfte der gleichartigen Ausgaben für das Jahr 1913 und die früheren Jahre. Die Länge der in der Zeit von 1921 bis 1934 in Betrieb genommenen neuen Strecken beträgt 840 km, während in den Jahren von 1900 bis 1913 mehr als 2700 km neu eröffnet wurden. Die hauptsächlichen Bauten bestanden im Durchstich der Vogesen zwischen Saales und St. Dié sowie in der Herstellung einiger Verbindungen mit dem Ausland (neue Durchquerung der Pyrenäen von Ax-les-Thermes nach Puygcerda; Strecke Nizza—Coni).

2. Für die Bahnanlagen. Die verausgabten Summen[1], die für die sämtlichen 15 Jahre vor 1913 insgesamt 1350 Millionen Goldfranken be-

[1] Ohne die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen.

trugen, übersteigen für den Zeitraum 1920 bis 1934 13 Milliarden. Darin sind 2800 Millionen für Elektrisierungen enthalten.

Im Jahre 1934 stellte sich die Ausgabe auf 694 Millionen, d. s. 19 % weniger als im Jahre 1933 und 43 % weniger als im Jahre 1930. Für 1936 beläuft sich die vorgesehene Summe auf 480 Millionen.

3. Für die Fahrzeuge und Geräte. Von 1840 Millionen[1] für den 15jährigen Zeitraum vor 1914 haben diese Ausgaben für die Zeit von 1920 bis 1934[1] eine Höhe von 15 800 Millionen erreicht, d. i. etwa die gleiche Steigerungszahl wie bei den Bahnunterhaltungsarbeiten. Das Jahr 1934 hat mit einem Betrag von 688 Millionen gegenüber 1933 eine Ausgabeminderung von 22 % zu verzeichnen. Der Kredit für 1936 beträgt 585,6 Millionen.

Die Ausgaben für die Beschaffung neuer Fahrzeuge sind seit Beginn der Krise stark gedrosselt worden, denn sie sind von 1572 Millionen im Jahre 1931 auf 1129 Millionen im Jahre 1932, 555 Millionen im Jahre 1933 und 459 Millionen im Jahre 1934 gesunken. Die für 1936 bewilligte Ausgabe beträgt 355,6 Millionen.

Dank dieser starken Drosselungen haben die Kapitalzinsen zu Lasten der Betriebsrechnung in den letzten Jahren in einem langsameren Tempo zugenommen: 3030 Millionen in den Jahren 1931 und 1932, 3210 Millionen im Jahre 1933, 3315 Millionen im Jahre 1934. Trotzdem ist der Teil der Betriebseinnahmen, der durch sie beansprucht wird, dauernd gestiegen: von 19,8 % im Jahre 1930 auf 33,1 % im Jahre 1934.

Wie aus der nachstehenden Übersicht hervorgeht, waren die Kapitalzinsen die Hauptursache des Fehlbetrages, der in den letzten Jahren jedesmal 4 Milliarden Franken überschritten hat.

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Rein-ertrag	Kapital-zinsen und Vorweg-nahmen	Betriebs-ergebnis Sp. 4—5	Zinsen für frühere Fehl-beträge zu Lasten des Staates oder des gemein-samen Fonds	Gesamt-ergebnis Sp. 6+7
1930	15 790	13 962	1 828	3126	— 1298	483	— 1781
1931	14 359	13 669	690	3316	— 2626	505	— 3131
1932	12 240	12 608	— 368	3320	— 3688	558	— 4246
1933	11 563	12 017	— 454	3524	— 3978	822	— 4800
1934	11 052	10 963	89	3659	— 3570	1150	— 4720

Insgesamt beziffern sich die aufgelaufenen Fehlbeträge der Geschäftsjahre 1921 bis 1934 und die aufgelaufenen Zinsen der Anleihen die zur Deckung dieser Fehlbeträge aufgenommen wurden, auf:

Fehlbetrag der Betriebsrechnung	19 031 Millionen
aufgelaufene Anleihezinsen	4 442 „
Zusammen . . .	23 473 Millionen.

Will man auf den gesamten Fehlbetrag kommen, so muß man zu dieser Summe, die der gemeinsame Fonds der Eisenbahnen zu tragen hat, noch die vom Staat endgültig geleisteten Zinszahlungen (die sechs ersten Zinsraten der Anleihen zur Deckung der Ausfälle während der Übergangszeit von 1921 bis 1926) in Höhe von 2447 Millionen hinzuzählen. Am 31. Dezember 1934 ergibt sich dann als Endsumme der seit 1921 aufgelaufenen Fehlbeträge der Betrag von 25 920 Millionen Franken.

Um diesen Ausfall vom Standpunkt des Staatshaushalts zu beurteilen und um die wahre Betriebsbilanz der Eisenbahnen aufzustellen, muß auf die zahlreichen Vorteile hingewiesen werden, die der Staat während dieses Zeitraumes aus dem Betrieb der Eisenbahnen gezogen hat: einmal der Ertrag der Beförderungssteuer, der sich seit dem Jahre 1921 auf rund 18 Milliarden beläuft, und dann die unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen in Form von Beförderungen für gewisse öffentliche Verwaltungen, namentlich die Postverwaltung. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat selbst den Wert dieser Leistungen auf jährlich mindestens 450 Millionen Franken, seit 1921 insgesamt also auf 6300 Millionen, geschätzt. Auch bei dieser Zahl sind die finanziellen Opfer nicht berücksichtigt, die der Eisenbahn gesetzlich auferlegt sind, wie z. B. für die Beförderung bestimmter Reisender (Kinderreiche, Kriegsverletzte, Kriegsentlassene, Arbeiterkarten). Schließlich erhebt der Staat in Form von Steuern auf die Anleihen der Eisenbahnen bedeutende Summen, die von 59 Millionen Goldfranken im Jahre 1913 auf 600 Millionen im Jahre 1934 gestiegen sind und die für die Zeit von 1921 bis 1934 insgesamt 6400 Millionen ausmachen.

Man sieht also, daß der Gesamtbetrag an Steuern und Leistungen, aus denen der Staat Vorteile zieht (etwa 31 Milliarden), den Gesamtfehlbetrag während der gleichen Zeit (26 Milliarden) übersteigt.

Diese 31 Milliarden haben zum Gleichgewicht des Staatshaushalts beigetragen, während der gleichen Zeit hat aber die öffentliche Schuld infolge der Wirkung des Fehlbetrags der Eisenbahnen um 26 Milliarden zugenommen, die die künftigen Geschäftsjahre belasten. Die seit dem Krieg in Frankreich verfolgte Eisenbahnpolitik ist also durch weitgehende Inanspruchnahme des Kredits der Eisenbahnen zur Unterstützung des Kredits des Staates gekennzeichnet; dadurch ist das Rechnungsergebnis der Eisenbahnen verfälscht worden.

Zweiter Teil.

Die Maßnahmen zur Verringerung der Fehlbeträge.

Ihre Auswirkungen.

Die Zunahme der Fehlbeträge ist nachdrücklich bekämpft worden, wie sich aus der Untersuchung der wichtigsten Maßnahmen ergibt, die in den letzten Jahren und namentlich in den Jahren 1934 und 1935 sowohl auf verwaltungsseitigem, kaufmännischem und technischem Gebiet zur Besserung der Lage ergriffen wurden.

Diese Maßnahmen sind in nachstehende 5 Hauptgruppen eingeteilt worden:

I. Organisatorische Maßnahmen,
II. Maßnahmen zur Gleichstellung mit den übrigen Verkehrsmitteln,
III. Sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Einnahmen,
IV. Maßnahmen zur Verminderung der Personalausgaben,
V. Entwicklung der Triebwagen.

I. Organisatorische Maßnahmen.

Diese in den Jahren 1933, 1934 und 1935 ergriffenen Maßnahmen haben eine große Bedeutung für die Zukunft der Eisenbahnen; die meisten können sich aber erst voll auswirken, wenn sie mehrere Jahre in Anwendung gewesen sind.

Die erste Reihe von Maßnahmen gründet sich auf das Zusatzabkommen vom 6. Juli 1933, das durch das Gesetz vom 8. Juli 1933 genehmigt wurde. Soweit sie den Lesern des Archivs[1] schon bekannt sind, beschränken wir uns auf einen kurzen Hinweis; mit den übrigen gleichartigen Maßnahmen, die erst kürzlich ergriffen wurden, werden wir uns näher befassen:

1. Bestimmungen zur Verstärkung der staatlichen Kontrolle:

Entsendung von zwei Vertretern des Staates in den Verwaltungsrat jeder Gesellschaft.

Einsetzung eines Einkaufs-Ausschusses, der alle Beschaffungen über mehr als 50 000 Franken zu genehmigen hat. Dieser Ausschuß hat im Jahre 1934 2935 Beschaffungen über insgesamt 2438 Millionen Franken geprüft. Er hat sich besonders darum bemüht, daß bei allen Käufen in möglichst weitgehendem Maße der Wettbewerb herangezogen wird und daß die Beschaffungen zusammengefaßt werden, damit die vorteilhaftesten Preise erzielt werden.

2. Neues Prämienverfahren; es soll die Eisenbahnen mehr als bisher an der Steigerung der Einnahmen und an der Senkung der Betriebsaus-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 580 u. ff.

gaben interessieren. Das neue Verfahren tritt jedoch erst in Kraft, wenn der Fehlbetrag gegenüber 1932 um eine Milliarde abgenommen hat.

3. Erleichterung der Bedingungen für den Rückkauf des beweglichen Materials (ausgenommen Vorräte) durch den Staat nach Ablauf der Konzession der Gesellschaften. Diese Erleichterung besteht im Fortfall jeder Kapitalrückzahlung.

4. Milderung der Vorschriften und Lastenhefte über die Tarifgestaltung (Verordnung vom 30. Dezember 1933) und über den technischen Betrieb (Verordnung vom 19. Januar 1934), damit die Eisenbahnen sich modernisieren und besser gegen ihre Wettbewerber schützen können.

5. Mit Wirkung vom 1. November 1933 Ermäßigung der Beförderungssteuer im Personenverkehr von 32,5 % auf 12 % ohne Änderung des Gesamtbeförderungspreises. Diese Maßnahme hat eine jährliche Mehreinnahme von etwa 400 Millionen ergeben.

6. Mit Wirkung vom 1. Januar 1934 Abtretung der bisher von der Orléansbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken der Bretagne (rund 470 km) an die Staatsbahnen, wodurch ein wirtschaftlicherer Betrieb des bretagnischen Netzes ermöglicht wurde.

7. Zusammenschluß der Betriebe der Midi- und Orléansbahn auf der Grundlage des Abkommens vom 16. Juni 1933. Er hat vom Jahre 1934 ab beträchtliche Ersparnisse durch die Verringerung des Personals der Zentralverwaltung und der Bezirksstellen ermöglicht.

8. Aufhebung der Selbständigkeit der Pariser Ringbahn ab 1. Januar 1935 und Zuweisung ihres Betriebes an die Staatsbahn, die Nordbahn und zu einem kleinen Teil an die Ostbahn. Die jährlichen Ersparnisse werden auf 6 Millionen geschätzt.

Andererseits wurden die Personenzüge auf den Strecken der Kleinen Ringbahn aufgelassen und ab 16. Juli 1934 durch Autobusse ersetzt, ferner wurde die bisher von der Orléansbahn betriebene Strecke von Paris—Luxemburg nach Massy-Palaiseau an die Untergrundbahn angeschlossen.

Außer diesen Maßnahmen, die das Eingreifen des Staates erforderten, haben die Eisenbahnen aus eigenem Antrieb eine Reihe sonstiger Maßnahmen ergriffen, durch die die Zusammenarbeit unter den verschiedenen Verwaltungen noch enger gestaltet werden soll. Darunter verdienen Erwähnung:

Preisgabe des Grundsatzes der Leitung der Güter über den kürzesten Weg und Benutzung des technisch vorteilhaftesten Weges unter Berücksichtigung der Streckenbelegung, der Zahl der zu benutzenden Verschiebebahnhöfe usw.;

Gegenseitiger Übergang von Zügen und Lokomotiven, wenn der Lokomotivwechsel auf den Übergangsbahnhöfen für eine der beteiligten Verwaltungen eine ungenügende Ausnutzung des Personals oder einen Zeitverlust im Lauf der Züge zur Folge hätte. Außerdem konnten infolge der gegenseitigen Benutzung der Anlagen und Einrichtungen der Nachbarverwaltungen (Verschiebebahnhöfe, Lokomotivunterstände) überflüssig gewordene Einrichtungen entfernt werden;

Bestellung der Brennstoffe für sämtliche Verwaltungen und Abnahme durch diejenige Verwaltung, in deren Gebiet sich die Gruben befinden (in Kraft getreten 1933);

in gleicher Weise Überwachung der Herstellung aller bestellten Maschinenteile und Stoffe (außer Kohle) in den Fabriken und deren Abnahme durch diejenige Verwaltung, in deren Gebiet sich die erzeugenden Werke befinden. Die jährliche Ersparnis beläuft sich auf 2,6 Millionen Franken (in Kraft getreten: 1933);

Einrichtung einer gemeinschaftlichen Stelle für den Einkauf von Massenverbrauchsstoffen und Vereinheitlichung der technischen Bedingungen für die Herstellung und Abnahme der gemeinschaftlich zu beschaffenden Artikel und Erzeugnisse (1. Juli 1933);

schrittweise Vereinheitlichung der Fahrzeuge und Untersuchungen zur Vereinheitlichung neuer Lokomotivbauarten;

Zusammenschluß der verschiedenen Rechtsabteilungen der Netze am 1. Oktober 1933. Die daraus entspringende Ersparnis, die mit dem zunehmenden Abgang des überzähligen Personals wächst, ist schon auf 2,5 Millionen im Jahre 1934 gestiegen;

Seit dem 1. August 1935 Erweiterung der Vollmachten des Direktionsausschusses hinsichtlich der Verkehrspolitik, um die Prüfung gemeinschaftlicher Fragen zu beschleunigen.

II. Maßnahmen zur Gleichstellung mit den übrigen Verkehrsmitteln.

Unter den Maßnahmen, durch die die Lage der Eisenbahnen gebessert werden soll, gebührt denen ein ganz besonderer Platz, die sich auf die Gleichstellung der Verkehrsmittel beziehen. Die bedenkliche Finanzlage der Eisenbahnen ist zum Teil auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen; sie ist aber beträchtlich verschärft worden durch den ungeregelten Wettbewerb, den sich die Verkehrsmittel bisher bereitet haben. Wir wollen daher auch einige Erläuterungen zu gesetzlichen Vorschriften geben, die in den beiden letzten Jahren erlassen wurden, um die Verkehrsmittel Eisenbahn, Straße, Wasserweg und Luftweg einander gleichzustellen; diese von den Eisenbahnen lebhaft erwarteten Bestimmungen sind mit großer Genugtuung aufgenommen worden.

Vorausgeschickt sei, daß der Umfang der der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel seit dem Kriege beträchtlich zugenommen hat. Zum Fahrzeugpark der großen Eisenbahnverwaltungen (20 000 Lokomotiven, 36 000 Personenwagen und 515 000 Güterwagen) und zu den 15 000 Kähnen oder Motorbooten sind in der Zeit von 1918 bis 1933 1 778 000 Kraftwagen hinzugekommen. Augenblicklich verkehren in Frankreich 1 900 000 Kraftwagen, darunter 500 000 Lastwagen. Hiervon dienen über 30 000 Autobusse und 40 000 Lastkraftwagen dem öffentlichen Verkehr. Im Kraftwagenpersonenverkehr übersteigt die Ausdehnung der regelmäßig bedienten Linien 300 000 km; auf mehr als 100 000 dieser km wird den Hauptbahnen unmittelbarer Wettbewerb verursacht.

In der gleichen Zeit hat der Verkehrsumfang beträchtlich abgenommen. Der Produktionsindex ist von 140 im Jahre 1930 auf 99 im Jahre 1934 gesunken.

Man braucht sich daher auch nicht darüber zu wundern, daß nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die übrigen Verkehrsmittel infolge dieser Störung des Gleichgewichts sehr verlustreich arbeiten. Viele Kraftfahrunternehmungen sind in den letzten Jahren in Konkurs geraten. Die Lage der Binnenschiffahrt ist nicht glänzender; die Schiffe verkehren durchschnittlich nur an 165 Tagen im Jahre; die Frachten sind seit 1927 um 30 % gesunken. Es drängte sich also mit steigender Dringlichkeit eine Lösung auf. In den Jahren 1934 und 1935 wurde sie ernstlich eingeleitet.

Nach dem Gutachten des Nationalen Wirtschaftsrats vom Februar 1934 soll mit der beabsichtigten Gleichstellung der Verkehrsmittel der Zweck erreicht werden, daß mit den geringsten Kosten für die Gesamtheit die Allgemeinheit unter möglichster Schonung etwaiger Sonderinteressen aufs beste bedient wird.

1. Gleichstellung von Schiene und Straße.

Der erste wichtige Schritt der Regierung zur Gleichstellung der Eisenbahn- und Straßenbeförderungen war die Verordnung vom 19. April 1934. Durch sie ist eine neue Einrichtung geschaffen worden: der Gleichstellungsausschuß. Er hat die Aufgabe, Abkommen zwischen der Eisenbahn und den Straßenverkehrsunternehmen herbeizuführen. Sind die Abkommen abgeschlossen, so werden sie durch Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten genehmigt; ohne seine Ermächtigung darf kein neuer Betrieb mehr eingerichtet werden.

Der Gleichstellungsausschuß besteht aus 5 Sachverständigen: je einem Vertreter der großen Eisenbahnverwaltungen, der Kleinbahnen,

der Kraftfahrunternehmen, die mit dem Staat, den Bezirken oder Gemeinden einen Vertrag abgeschlossen haben, und der freien Kraftfahrunternehmen für Personen- und Güterverkehr (zwei Sachverständige für diese letzteren Betriebe). Außerdem ist ein Schiedsrichter vorgesehen mit der Aufgabe, dem Minister Vorschläge für den Fall zu machen, daß ein Abkommen nicht zustande gekommen ist.

Um der Öffentlichkeit neben den neuen Vergünstigungen, die sich aus einer besseren Verteilung der Verkehrsmittel ergeben, weitere Garantien hinsichtlich der Regelmäßigkeit der Betriebe zu bieten, schreibt die Verordnung vor, daß in den ministeriellen Erlassen, durch die die Abkommen oder die Vorschläge des Schiedsrichters genehmigt werden, die Bedingungen anzugeben sind, denen die Kraftfahrbetriebe entsprechen müssen (Fahrpläne und Tarife, Betriebspflicht und gleichmäßige Behandlung aller Benutzer).

Schließlich, und diese Vorschrift war für die Eisenbahnen sehr wichtig, enthielt die Verordnung das Verbot der Einrichtung neuer Straßenverkehrsunternehmen bis zur Einführung von Gleichstellungsplänen. Zur Bestimmung des tatsächlichen Standes mußten die am Tage der Veröffentlichung der Verordnung bestehenden Betriebe der Behörde gemeldet werden.

Seit dem Inkrafttreten der Gleichstellungsverordnung vom 19. April 1934 hat sich der Personenverkehr in anderer Weise entwickelt als der Güterverkehr.

Hinsichtlich der Gleichstellung im Personenverkehr wurde die Fühlung zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und den Eisenbahnverwaltungen rasch aufgenommen, um innerhalb jedes Bezirks zu örtlichen Abkommen zu gelangen. Es konnten schon in vielen Bezirken Abkommen abgeschlossen und dem Gleichstellungsausschuß vorgelegt werden. Die Prüfung dieser Abkommen, ebenso wie die Aussprache, die in den örtlichen Versammlungen unter den Unternehmen stattgefunden hat, haben es dem Gleichstellungsausschuß ermöglicht, dem Minister der öffentlichen Arbeiten einstimmig bündige Vorschläge für die in Aussicht zu nehmende endgültige Regelung zu unterbreiten. Sie sind der Verordnung vom 25. Februar 1935 über die Gleichstellung im Personenverkehr zugrunde gelegt worden.

Diese Verordnung zerfällt in drei Teile, und zwar:

1. Die Organisation und die Arbeitsweise der Bezirksausschüsse,
2. die Richtlinien, die den Abkommen über die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs zugrunde zu legen sind,
3. die Bedingungen, denen Unternehmen für den öffentlichen Personenverkehr unterworfen sind.

Zu 1: Bezirksausschüsse sind eingesetzt worden, um örtliche oder den ganzen Bezirk umfassende Abkommen vorzubereiten und nach Abschluß dieser Abkommen die Durchführung der Verordnung vom 19. April 1934 und vom 25. Februar 1935 zu überwachen. Als örtliches Unterrichtungs- und Überwachungsorgan des Gleichstellungsausschusses haben sie die gleiche Zusammensetzung wie der letztere. Die Hinzuziehung eines Vertreters der Güterverkehrsunternehmen ist vorgesehen worden, um später die Aufgabe dieser Ausschüsse auf die Gleichstellung der Güterbeförderungen ausdehnen zu können.

Zu 2: Die vorhandenen Betriebe müssen auf alle Unternehmen, Eisenbahn und Kraftwagen, verteilt werden, zum Wohl der Allgemeinheit und ausgehend von dem Stand am Tage des Inkrafttretens der Verordnung vom 19. April 1934.

Infolgedessen müssen die Eisenbahnen dem Minister der öffentlichen Arbeiten diejenigen Linien zur gänzlichen oder teilweisen Schließung für den Personenverkehr vorschlagen, die am besten von Kraftwagen bedient werden. Da, wo diese Schließung genehmigt wird, hat die Eisenbahn gegenüber den Kraftfahrunternehmern oder dem Publikum keinerlei Verpflichtungen. Weiter müssen die Eisenbahnen auf jede Beteiligung an Kraftfahrlinien verzichten, was in längstens drei Jahren die Auflösung der Kraftfahr-Nebenbetriebe, die sie in den letzten Jahren eingerichtet haben, nach sich zieht.

Die Kraftfahrunternehmer ihrerseits haben die Betriebe einzustellen, die neben den weiterbetriebenen Eisenbahnstrecken als Doppelbedienungen anzusehen sind. Zum Ausgleich erhalten sie die Bedienung des Personenverkehrs von Eisenbahnen mit schwachem Verkehr, deren Schließung für den Personenverkehr im allgemeinen Interesse geboten ist; ferner wird ihnen die Personenbeförderung zwischen den von der Eisenbahn bedienten Hauptbevölkerungsplätzen übertragen, wenn die Bedeutung der Zwischenorte und deren Entfernung von der Eisenbahn es vom Standpunkt der Benutzer rechtfertigt.

Nötigen die Verkehrsbedürfnisse oder die Voraussetzungen für die Zuerkennung von Entschädigungen dazu, auf bestimmten Strecken den Kraftfahrbetrieb neben der Eisenbahn beizubehalten und tritt dadurch Doppelbedienung ein, dann wird die Personenbeförderung zwischen den Hauptbevölkerungsplätzen der Eisenbahn übertragen; zu diesem Zweck müssen die Beförderungspreise der Kraftwagen grundsätzlich höher sein als der Fahrpreis dritter Klasse der Eisenbahn.

Zu 3: Den genehmigten Kraftfahrbetrieben werden bestimmte und neue Verpflichtungen auferlegt.

Was die Tarife anlangt, so hat jedes Unternehmen dem Bezirksausschuß sowohl für den Personenverkehr wie auch für den Gepäckverkehr den niedrigsten Preisstand vorzuschlagen, den es bei Festsetzung seiner jeweiligen Tarife glaubt einhalten zu können; die Tarife müssen immer niedriger sein als der vom Minster für jede Strecke festgesetzte Höchstsatz. Auf Linien, die an Stelle stillgelegter Eisenbahnen betrieben werden, dürfen diese Höchstsätze den Fahrpreis für die zweite Eisenbahnwagenklasse nicht überschreiten. Nach achttägigem Anschlag und nach Ablauf einer weiteren Frist von 14 Tagen, innerhalb deren etwaige Beschwerden geltend gemacht werden können, treten die neuen Tarife in Kraft, vorausgesetzt, daß der Bezirksausschuß keinen Widerspruch erhoben hat. Bei Widerspruch entscheidet der Minister endgültig.

Die Kraftfahrbetriebe haben ferner Verpflichtungen hinsichtlich des Fahrwegs, der Fahrpläne und sogar hinsichtlich des Zustandes der Wagen und der Haftung des Unternehmers (Zwangsversicherung; Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag; periodische ärztliche Untersuchung des Führerpersonals; Stellung einer Bürgschaft; Strafen, die bis zum Ausschluß vom Abkommen und zur Beschlagnahme der Bürgschaft des schuldigen Unternehmers gehen).

Die in der Verordnung vorgesehenen Vereinbarungen bleiben bis zum 31. Dezember 1940 in Kraft; der Minister behält sich das Recht vor, in der Zwischenzeit notwendige Ausnahmerevisionen vorzunehmen.

In Ausführung dieser Verordnung ist die Gleichstellung im Personenverkehr eifrig betrieben worden und zur Zeit ziemlich weit vorgeschritten. Sie wird aber nicht vor Mitte 1936 abgeschlossen sein, und erst von diesem Zeitpunkt ab können die Eisenbahnen eine finanzielle Erleichterung durch die möglichen Ersparnisse aus ihr erwarten. Mit einer Steigerung der Einnahmen der Eisenbahnen wird nicht gerechnet, da der wiedergewonnene Verkehr durch den Verkehr ausgeglichen wird, der an den Kraftwagen übergeht.

Die Gleichstellung im Güterverkehr ist viel mühsamer durchzuführen und infolgedessen weniger vorgeschritten.

Da die allgemeinen Grundsätze für die Gleichstellung in der Verordnung vom 19. April 1934 festgelegt sind, mußten, wie beim Personenverkehr, zunächst die einzelnen Bestimmungen für die endgültige Regelung und das dabei einzuschlagende Verfahren ausgearbeitet werden.

Im Gegensatz zur Gleichstellung im Personenverkehr, für welche die Vorschläge des Gleichstellungsausschusses einstimmig gemacht wurden, mußte im Güterverkehr der in der Verordnung vom 19. April 1934 vorgesehene Schiedsspruch herbeigeführt werden. Auf Grund dieses Schiedsspruches wurde die Verordnung vom 13. Juli 1935 erlassen,

hauptsächlich, um die Aufstellung von Plänen für die Verteilung des Güterverkehrs auf Eisenbahn und Kraftwagen zur Beseitigung der Doppelbedienungen zu ermöglichen.

Ebenso wie die Verordnung über die Gleichstellung im Personenverkehr bezieht sich auch die Verordnung vom 13. Juli 1935 ausschließlich auf öffentliche Beförderungen unter Ausschluß der privaten Beförderungen, für die eine genaue Begriffserklärung gegeben wird.

Allerdings gilt eine private Beförderung dann als öffentlich, wenn der Frachtführer auf der Hinfahrt oder Rückfahrt Güter mitnimmt, die weder ihm noch zu seinen Handelsartikeln gehören.

Zur leichteren Aufstellung und Durchführung der Beförderungspläne sind die öffentlichen Güterbeförderungen erläutert und in verschiedene Arten eingeteilt worden:

A. Rollfahrten (jede Beförderung von Gütern, die nicht über das Stadtgebiet hinausgeht),

B. Sonstige Beförderungen:

I. Allgemeine regelmäßige Betriebe (Betriebe, die der Öffentlichkeit nach einem im voraus festliegenden Verkehrsplan und mindestens einmal in der Woche auf angegebenen Leitungswegen zwischen bestimmten Hauptplätzen zur Verfügung stehen);

II. Besondere Betriebe für die Beförderung von lebenden Tieren;

III. Besondere Betriebe für die Beförderung von Flüssigkeiten in Behältern (Milch, Wein, Öl usw.);

IV. Besondere Betriebe für die Beförderung von Umzugsgut;

V. Sonstige Beförderungen auf Verlangen.

Nach diesen einleitenden Erläuterungen schreibt die Verordnung die bezirksweise Zählung aller für den öffentlichen Güterverkehr bestimmten Fahrzeuge vor. Zu diesem Zweck haben die Unternehmer eine Erklärung abzugeben, die alle Angaben über die öffentlichen, von ihnen ausgeführten Beförderungen und über die benutzten Fahrzeuge enthält.

Die durch die Verordnung vom 25. Februar 1935 eingesetzten Bezirksausschüsse haben die Richtigkeit der Erklärungen nachzuprüfen und können alle für notwendig gehaltenen Nachweise einfordern. Sie bestimmen die Beförderungsart, der das Fahrzeug zugewiesen wird.

Über Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bezirksausschuß und den Unternehmern entscheidet der Gleichstellungsausschuß.

Nach jeder Entscheidung auf eine Erklärung trägt der Bezirksausschuß diejenigen Fahrzeuge in Verzeichnisse ein, deren Benutzung zu öffentlichen Güterbeförderungen bis zur Genehmigung der endgültigen Beförderungspläne durch den Minister gestattet ist.

Für jedes dieser Fahrzeuge wird vom Präfekten eine vorläufige Karte für öffentlichen Verkehr ausgestellt, die den Unternehmer berechtigt, einstweilen und bis zur Erteilung des endgültigen Bescheides öffentliche Beförderungen auszuführen. Diese Karte enthält insbesondere die Angabe der Beförderungsart, der das Fahrzeug zugeteilt ist und gegebenenfalls die Angabe der Verbindungen oder Zonen, deren Bedienung erlaubt ist.

Nach der Verordnung sollte der Verkehr von Fahrzeugen ohne diese Karte nach dem 1. Dezember 1935 verboten sein; da aber die ungeheure Arbeit, die die Ausstellung der Karten erfordert, zu diesem Zeitpunkt bei weitem nicht beendet war, mußte eine Zuschlagsfrist bewilligt werden. Nach Ablauf dieser Frist, deren Dauer noch nicht festliegt, dürfen die Fahrzeuge nur noch mit dieser Karte verkehren und auch nur solche Beförderungen ausführen, zu der die Karte ermächtigt.

Für die ausschließlich zu Rollfahrten benutzten Fahrzeuge wird eine Karte für Rolldienst ausgestellt, die als endgültige Verkehrskarte dient und dazu berechtigt, daß das Fahrzeug von einem beliebigen Unternehmer auf beliebige Dauer benutzt wird.

Im Anschluß an die eben beschriebene Bestimmung der Fahrzeuge, für welche vorläufige Verkehrskarten ausgestellt werden, schreibt die Verordnung vor, daß die in der Verordnung vom 19. April 1934 erwähnten Abkommen zwischen den Eisenbahnen und den Kraftfahrunternehmern, für deren Fahrzeuge solche Karten ausgestellt sind, in jedem Bezirk vor dem 1. Januar 1936 abgeschlossen sein müssen. Für die Fahrzeuge, die nach den Abkommen weiter betrieben werden, wird an Stelle der vorläufigen Karte eine endgültige Karte für öffentlichen Güterverkehr mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1941 ausgestellt. Spätestens vom 1. Mai 1936 ab dürfen nur noch solche Fahrzeuge im öffentlichen Güterverkehr benutzt werden, für die endgültige Karten oder Rolldienstkarten ausgestellt worden sind.

Hierzu ist zu bemerken, daß die vorgesehenen Fristen vom 1. Januar und 1. Mai 1936 wegen der vorhin erwähnten Verzögerung in der Aufstellung der vorläufigen Verkehrskarten nicht eingehalten werden können.

Für die Ausarbeitung der abzuschließenden Abkommen haben die Eisenbahnen dem Bezirksausschuß die Strecken oder Streckenabschnitte anzugeben, die notwendigerweise für den gesamten Güterverkehr geschlossen werden müßten, sowie die Bahnhöfe, die nur für den Stückgüterverkehr zu schließen sein würden.

In gleicher Weise haben die Kleinbahnen und die Kraftfahrunternehmen, die ihre Betriebe auf Grund von Verträgen mit dem Staat, den

Bezirken oder den Gemeinden führen, im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde, diejenigen ihrer Betriebe anzugeben, deren gänzliche oder teilweise Stillegung für nötig gehalten wird.

Schließlich haben die Kraftfahrunternehmer unter eingehender Begründung auch diejenigen ihrer Betriebe zu bezeichnen, deren Stillegung eine Entschädigung rechtfertigen würde.

Die Verordnung enthält alsdann die Grundsätze, nach denen die Verteilung des Verkehrs auf Schiene und Straße zu erfolgen hat: Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen an Stelle des Wettbewerbs, der aus der für die öffentlichen Finanzen und für die Volkswirtschaft kostspieligen Doppelbedienung herrührt. Die Zusammenarbeit muß beruhen auf einem Vorrang des Kraftwagens bei Beförderungen auf kurze Entfernungen, auf einem Vorrang der Eisenbahn bei Beförderungen auf weite Entfernungen und auf einer angemessenen Verteilung der Beförderungen auf mittlere Entfernungen. Zu diesem Zweck haben die Eisenbahnen die Kraftfahrlinien zu bezeichnen, um deren Stillegung sie nachsuchen, da sich dieselben als Doppelbedienung ihrer Strecken erweisen; zum Ausgleich schlagen die Eisenbahnen die gemäß den Beförderungsplänen neu einzurichtenden Kraftbetriebe vor.

Unter Berücksichtigung dieser Richtlinien und der Angaben der Unternehmer stellt jeder Bezirksausschuß einen „Plan zur Organisation des Verkehrs" auf.

Bezüglich der großen Eisenbahnverwaltungen enthält dieser Plan:

A. die Strecken oder Streckenabschnitte mit schwachem Verkehr, die für den gesamten Güterverkehr geschlossen sind,

B. für Strecken, die auch weiterhin für den Verkehr geöffnet sind:

a) die Liste der Bahnhöfe, die entweder für den gesamten Güterverkehr oder für anderen Güterverkehr als in Wagenladungen geschlossen sind,

b) die Liste der Bahnhöfe, die für den gesamten Güterverkehr geöffnet sind,

c) die Liste derjenigen dieser Bahnhöfe, die als „Mittelpunktbahnhöfe" bezeichnet werden.

Den Kraftfahrbetrieben werden zugeteilt:

a) der Stückgutverkehr (Einzelsendungen von weniger als 1000 kg) innerhalb des Wirkungsbereichs der Mittelpunktbahnhöfe,

b) der Verkehr zwischen zwei Nachbarzonen von Mittelpunktbahnhöfen, mit Ausnahme des Verkehrs, der unmittelbar zwischen den Mittelpunktbahnhöfen oder über diese abgewickelt wird.

Der Organisationsplan soll auch die Einrichtung von kombiniertem Schienen-Straßenbetrieb vorsehen, namentlich für die Beförderung von Stückgut, Lebensmitteln, Tieren und Flüssigkeiten in Behältern auf weite Entfernungen, wobei den Kraftfahrbetrieben die Abholung und Zustellung zu übertragen ist.

Als Gegenleistung für die Gleichstellung sind den Eisenbahnen zwei Verpflichtungen auferlegt:

1. Wenn sie nicht vorher den Gleichstellungsausschuß um Abgabe einer gutachtlichen Äußerung an den Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht haben, dürfen sie letzterem keine Tarifänderungen zur Genehmigung vorschlagen, durch welche die Stellungen im Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr, die sich aus dem Abkommen ergeben, erheblich verschoben werden können.

2. Sie geben spätestens ein Jahr nach dem Tage des Inkrafttretens der Abkommen jede unmittelbare oder mittelbare Beteiligung an Kraftfahrunternehmen auf.

Wie oben gesagt wurde, erhalten die Unternehmer für öffentliche Beförderungen für jedes ihrer Fahrzeuge, das sie nach den Organisationsplänen weiterbetreiben, eine Karte für öffentlichen Güterverkehr. Von diesen Karten gibt es drei Arten, je nachdem das Fahrzeug zu Beförderungen

auf kurze Entfernungen,
auf kurze und mittlere Entfernungen,
auf alle Entfernungen

benutzt wird.

Für die Einteilung der Kraftfahrbetriebe nach der Entfernung haben die Bezirksausschüsse die in der Verordnung gegebenen Richtlinien zu befolgen. Zur Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ist ihnen gebührender Spielraum gelassen; aber, abgesehen von begründeten Ausnahmen darf die Grenze zwischen kleinen und mittleren Entfernungen 50 km nicht übersteigen, während die Grenze zwischen mittleren und großen Entfernungen sich zwischen 100 und 200 km halten soll.

Auf Grund einer Verordnung vom 10. Juli 1935, nach der die Kraftfahrbetriebe zu Abgaben an den Staat verpflichtet werden können, bestimmt die Verordnung vom 13. Juli 1935, daß die Aushändigung von Karten für öffentlichen Verkehr von der Entrichtung von Gebühren abhängig ist, deren sechs Stufen zwischen 0,10 und 0,25 Franken für das tkm je nach der Beförderungsart und der Entfernung (mittlere oder große Entfernungen) schwanken.

Die Beförderungen auf kurze Entfernungen unterliegen keiner Gebühr, mit Ausnahme der Massentransporte, für die der niedrigste Satz erhoben wird.

Die Verkehrskarten für solche Kraftfahrbetriebe, die Eisenbahnbetriebe ersetzen, sind gebührenfrei.

Die Gebührensätze werden mit dem Tage des Inkrafttretens der Abkommen angewendet, aber stufenweise: Im ersten Jahr bewegen sie sich zwischen 5 und 10 Centimes, im zweiten Jahr zwischen 10 und 20 Centimes, und erst im dritten Jahr werden sie in voller Höhe berechnet.

Ziehen diese Gebühren in Verbindung mit den Tarifen der Kraftfahrbetriebe Verkehrsverluste nach sich, die die Lebensfähigkeit der nach dem Abkommen weiterzuführenden Unternehmen in Frage stellen könnte, dann muß die Eisenbahn zu einer Erhöhung ihrer Tarife schreiten; sie soll ihre Preise auf die Höhe bringen, die sich aus der Summe des Gebührensatzes und des gewöhnlichen, in vernünftigen Grenzen gehaltenen Tarifs der regelmäßigen Kraftfahrbetriebe für die in Betracht kommende Verkehrsbeziehung und für die in Betracht kommenden Güter ergibt.

Die Gebührensätze und ihre Anwendungsbedingungen können übrigens zunächst nach einer Frist von sechs Monaten nachgeprüft werden und alsdann nach Ablauf eines Jahres, wenn eine erhebliche Änderung in der Verteilung des Verkehrs gegenüber dem Zustand nach dem Abkommen festgestellt wird.

Läßt sich die Zustimmung aller beteiligten Kraftfahrunternehmer, die das theoretisch zu erstrebende Ziel ist, nicht erreichen, so gelten die Bemühungen um ein Abkommen als beendet, wenn die Nutzlast der von den beigetretenen Unternehmen benutzten Fahrzeuge drei Viertel der gesamten Nutzlast der in den Listen eingeschriebenen Fahrzeuge übersteigt. Vorbehaltlich der Innehaltung dieses Verhältnisses können Teilabkommen abgeschlossen werden, die sich auf Fahrzeuge einer oder mehrerer Beförderungsarten beschränken.

Besondere Bestimmungen regeln die Organisation der Kraftfahrbetriebe, die die Abfertigung des von der Eisenbahn aufgegebenen Verkehrs zu übernehmen haben. Die Leitungswege und Fahrpläne dieser Betriebe werden im Einvernehmen mit der Eisenbahn festgestellt. Die Fahrzeuge müssen den Verkehrskarten entsprechen und sich immer in gutem Zustand befinden.

Die Beförderungspreise dieser Betriebe müssen veröffentlicht und angeschlagen werden; sie werden von den Unternehmern nach freiem Belieben innerhalb der Höchst- und Mindestgrenzen festgesetzt, die in

den Abkommen für jede Linie ein für allemal bestimmt werden. Abgesehen von außergewöhnlichen Umständen, worüber der Bezirksausschuß entscheidet, müssen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Preisrevisionen immer mindestens drei Monate verstreichen; jede Änderung muß mindestens acht Tage vorher angekündigt werden.

Die Abkommen gelten bis zum 31. Dezember 1941; der Minister der öffentlichen Arbeiten hat aber das Recht, eine Ausnahmerevision innerhalb dieser Zeit anzuordnen, wenn er die Änderung eines Organisationsplanes für erforderlich hält.

Die Verordnung vom 13. Juli 1935 enthält noch einige andere bemerkenswerte Bestimmungen:

Die Unternehmen für öffentliche Beförderungen dürfen vom 1. Januar 1936 ab nur noch Fahrzeuge benutzen, für die eine Versicherung abgeschlossen ist; sie sind ferner verpflichtet, die beförderten Güter gegen Feuer, Verlust und Beschädigung zu versichern;

vom 1. Januar 1936 ab müssen an jedem Fahrzeug für öffentliche Beförderungen an deutlich sichtbarer Stelle die vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmten festen Unterscheidungszeichen angebracht sein, an denen die Beförderungsart oder Arten zu erkennen sind, zu denen das Fahrzeug gehört;

jedes Fahrzeug, das andere öffentliche Beförderungen als Rollfahrten ausführt, muß einen Beförderungsschein mitführen, der gewisse Pflichtangaben enthält: Abfertigungstag, Art und Gewicht der beförderten Güter, Anschrift des Absenders und Empfängers, Versicherungsverhältnis der beförderten Güter und bei Betrieben, die an Stelle stillgelegter Eisenbahnen getreten sind, den Beförderungspreis.

Auf Grund dieser Bestimmung in Verbindung mit der Vorschrift über die Zählung der Fahrzeuge wird man endlich über den Wettbewerb des Kraftwagens die genauen statistischen Angaben erhalten, die bisher ganz und gar gefehlt haben.

Nach Aufzählung der zur Anwendung kommenden Strafen, die bis zum Ausschluß von Abkommen gehen, bestimmt die Verordnung die Arbeitsbedingungen der Fahrzeugführer und schreibt für Fahrzeuge eine jährliche technische Untersuchung vor.

Dies sind die Grundlagen, auf denen zur Zeit die Gleichstellung im Güterverkehr erstrebt wird. Die Arbeit, die sie erfordert, ist ungeheuer.

Die Bezirksausschüsse hatten Tausende von Akten zu prüfen und in jedem Einzelfall die Verkehrsverbindungen festzulegen, die jeder Unternehmer regelmäßig bedienen kann und die in die vorläufige Verkehrskarte eingetragen werden müssen. Die Aushändigung dieser vor-

läufigen Karte ist im Gange und wird hoffentlich demnächst beendet sein. Alsdann beginnt die wirkliche Arbeit der Gleichstellung, d. h. die Ausarbeitung der Abkommen.

Die zu erfüllende Aufgabe ist schwierig; sie hat aber lebenswichtige Bedeutung für die Eisenbahnen, die entschlossen sind, ihrerseits alles zu tun, um sie zu einem guten Abschluß zu führen. Trotzdem ist das Ende der Gleichstellung im Güterverkehr wahrscheinlich nicht vor Ende 1936 zu erwarten; ihre Wirkung auf die Einnahmen der Eisenbahnen werden sich kaum vor dem Jahre 1937 bemerkbar machen.

Das Werk der Gleichstellung, wie es in der Verordnung vom 13. Juli 1935 umrissen war, ist soeben durch zwei Verordnungen, beide vom 30. Oktober 1935, ergänzt worden; die eine handelt von den verwirkten Strafen, die andere von den privaten Kraftwagenbeförderungen.

Die Verordnung vom 19. April 1934 bestimmte, daß Verstöße gegen ihre Vorschriften durch Geldstrafen geahndet werden und daß im Wiederholungsfall der Ausweis, der für das Verkehren des Fahrzeugs unentbehrlich ist, auf die Dauer von drei Monaten bis zu einem Jahr entzogen werden kann. Da diese Strafen sich in der Praxis als unzureichend erwiesen haben, schien es unentbehrlich, und darin liegt der Zweck einer der Verordnungen vom 30. Oktober, der Behörde die Vollmacht zu geben, die Fahrzeuge, mit denen die Verstöße begangen wurden, auf Kosten des Zuwiderhandelnden für drei bis acht Tage in Gewahrsam zu nehmen.

Die Verordnung vom 30. Oktober über die privaten Beförderungen ist für die Eisenbahnen von großer Bedeutung. Wie früher angegeben wurde, gilt die Verordnung vom 13. Juli 1935 nur für öffentliche Beförderungen; sie erläutert diesen Begriff und hebt den Unterschied gegenüber den privaten Beförderungen hervor. Es leuchtet aber ein, daß die im Interesse einer angemessenen Verteilung des Verkehrs auf Schiene und Straße getroffenen Bestimmungen unwirksam gewesen wären, wenn nicht auch Maßnahmen ergriffen worden wären, um zu verhüten, daß die privaten Beförderungen auf weite Entfernungen auch weiter sich zum Schaden der öffentlichen Beförderungen entwickeln. Die Verordnung bestimmt daher, daß diese privaten Beförderungen vom 1. Januar 1936 ab zu Gebühren herangezogen werden, wenn sie außerhalb der Grenzen einer Zone ausgeführt werden, die den Bezirk der Hauptbetriebsstelle oder des Sitzes des Unternehmens und die Nachbarbezirke umfaßt. Der Ertrag dieser Gebühren, deren Höhe noch nicht festgelegt ist, wird im Verhältnis von 75 % zugunsten des Staates und 25 % zugunsten der Bezirke aufgeteilt. Privatpersonen oder Gesellschaften, die Fahrzeuge zu privaten Beförderungen benutzen, müssen

vor dem 1. Dezember 1935 eine entsprechende Erklärung abgeben. Die Verordnung unterstellt außerdem das Führerpersonal der Fahrzeuge für private Beförderungen im Interesse der Verkehrssicherheit den gleichen Vorschriften über die Arbeitszeit, die nach der Verordnung vom 13. Juli 1935 bei öffentlichen Beförderungen gelten.

Dies ist der augenblickliche Stand der Gleichstellung von Schiene und Straße in Frankreich. Wie schon früher gesagt wurde, wird sie im Personenverkehr nicht vor Mitte des Jahres 1936 und im Güterverkehr erst Ende 1936 abgeschlossen sein. Die erhofften Ersparnisse, über deren Höhe heute noch keine genauen Angaben möglich sind, können also im Jahre 1936 nur zum Teil erzielt werden; sie werden frühestens im Jahre 1937 voll eintreten.

2. Gleichstellung von Schiene und Wasserweg.

Ebenso wie bei der Gleichstellung von Schiene und Straße besteht auch bei der Gleichstellung der Schiene mit dem Wasserweg der Hauptzweck darin, den unwirtschaftlichen Wettbewerb zu beseitigen, den sich die beiden Verkehrsmittel bereiten, und der mit bedeutenden finanziellen Verlusten für den Staat und für die beteiligten Unternehmungen endet.

Nachstehend werden die Grundsätze dieser Gleichstellung mitgeteilt, wie sie in der Verordnung vom 15. Mai 1934 aufgestellt und in der Verordnung vom 21. September gleichen Jahres weiter ausgeführt sind.

Bevor behördliche Schritte eingeleitet wurden, bemühte man sich um Einigung auf gütlichem Wege. Zu diesem Zweck sind 7 örtliche Gleichstellungsausschüsse eingesetzt worden, deren Tätigkeitskreis so bestimmt wurde, daß jeder Kreis ein einheitliches Wasserstraßennetz umfaßte. Die Ausschüsse, die aus einem Vertreter des Staates und aus Vertretern der Eisenbahnen und der Schiffahrtsunternehmer bestehen, legen nach Anhörung der Beteiligten ihre Beschlüsse einem zentralen Gleichstellungsausschuß vor, der sie mit seiner Stellungnahme an den Minister zur endgültigen Entscheidung weiterleitet. Die Hauptaufgabe dieser neuen Organe besteht darin, eine ständige Verbindung zwischen den Eisenbahnen und den Schiffahrtsunternehmern herzustellen, um Tarifkämpfe zu verhindern, die Bedingungen zu prüfen, unter denen die Beförderungen mit der Eisenbahn und mit dem Schiff auszuführen sind, und um die erforderlichen Abkommen vorzubereiten.

Um den Überfluß an Schiffsraum der Flußschiffahrt einzudämmen, der eine Preisunterbietung und als Folge davon die übertriebene Ermäßigung einiger Eisenbahntarife nach sich zog, ist der Schiffsbestand begrenzt worden. Ohne besondere Genehmigung des Zentralausschusses

darf kein neues Schiff eingestellt und in Betrieb genommen werden, es sei denn als Ersatz für ein abgängiges Schiff von mindestens gleichem Fassungsraum.

Ferner ist es Industriellen, die Schiffe besitzen, verboten, Beförderungen für Dritte auszuführen; es bleibt ihnen aber freigestellt, Schiffe für ihre eigenen Beförderungen zu erwerben.

Schließlich läßt die Verordnung vom 15. Mai 1934 die Beförderung von Sammelgütern auf dem Schiffswege nur auf Grund einer Ermächtigung zu, an die die Bedingung geknüpft ist, daß die Frachtführer schon in den vorangegangenen Jahren solchen Verkehr ausgeführt haben. Man wollte damit zum Ausdruck bringen, daß der Wasserweg für Massengüter geeigneter ist, und verhüten, daß er den Eisenbahnen die hochwertigen Güter fortnimmt.

In der Verordnung vom 21. September 1934 war wohl vorgesehen, daß die abzuschließenden Abkommen mit der Genehmigung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten vollzugsreif würden; es gab aber keine Bestimmung darüber, wie die außerhalb der Abkommen stehenden Schiffahrtsunternehmer zu deren Beachtung angehalten werden konnten. Diese Unternehmer hatten noch volle Freiheit, Beförderungen zu jedem Preise ohne vorherige Veröffentlichung und ohne irgendwelche Kontrolle zu übernehmen. Auf Verlangen des zentralen Gleichstellungsausschusses wurden weitere Verordnungen zur Beseitigung dieser Lücke am 29. August und 25. September 1935 erlassen.

Nach den neuen Bestimmungen muß für jede Schiffsbeförderung vor Beginn der Ladearbeiten ein Sichtvermerk eingeholt werden, der nur ausgestellt wird, wenn die Beförderung dem Abkommen nicht zuwiderläuft. Ferner sind nach diesen Vorschriften alle zweckmäßigen Angaben über Schiffsbeförderungen in den Händen bestimmter Beamten (Chefingenieure für Brücken- und Straßenbau) zusammenzufassen, die die erforderlichen Anweisungen zur Beachtung der vollzugsreif gewordenen Abkommen zu geben haben.

Was ist zur Zeit in der Gleichstellung erreicht worden?

Zu allererst wurden allgemeine Abmachungen, d. h. solche über den Gesamtverkehr einer Gegend oder eines bestimmten Wasserweges untersucht. Bis heute ist nur eine Abmachung, das Rhône-Abkommen, vom Minister genehmigt worden; es regelt die Teilung des Verkehrs nach Güterarten auf der Grundlage der Hundertsätze der vergangenen Jahre; bei Überschreitung des auf die Schiffahrt entfallenden Anteils hat diese eine Entschädigung an die Eisenbahn zu leisten.

Sonstige Abkommen sind in Vorbereitung; sie beziehen sich auf die Kanäle im Süden, auf die Untere Seine, die Saône, die Loire (tal-

wärts Orléans) und ihre Nebenflüsse, und auf die westlichen Schifffahrtswege (mit Ausnahme der Loire und ihrer Nebenflüsse).

Ferner konnten einige Teilabkommen für bestimmte Güter und bestimmte Verkehrsbeziehungen abgeschlossen werden. Beispielsweise seien angeführt:

Abkommen über die in einem bestimmten Verhältnis vorzunehmende Verteilung der Alteisentransporte aus der Pariser Gegend nach den Eisenhütten im Osten, Norden und in der Mitte des Landes,

Abkommen über das Verbot, lebendes Vieh auf dem Schiffswege zu befördern,

Abkommen über die Teilung des Baumwollverkehrs von Le Havre nach den östlichen Gebieten des Landes im Verhältnis von 7 % für den Wasserweg und 93 % für die Eisenbahn (30. September 1935),

Abkommen über die Verteilung der über die Häfen der Nordbahn eingeführten Schnitthölzer. Das vereinbarte Verteilungsverhältnis bei Sendungen mit einer Beförderungsweite von mehr als 75 km ist: 22,5 % für den Wasserweg, 67,5 % auf die Eisenbahn, 10 % zur freien Verfügung der Schiffsmakler.

Kurz, es sind schon Abkommen erzielt worden, durch welche außerordentliche, durch den freien Wettbewerb bedingte Preisherabsetzungen vermieden wurden. Nachdem heute auf Grund der neuen Verordnungen alle Flußschiffer zur Beachtung der getroffenen Abkommen angehalten werden können, werden die Abkommensmöglichkeiten weiter ausgebaut.

3. Gleichstellung von Schiene und Luftweg.

Die Eisenbahnen haben mehrere Jahre zusehen müssen, ehe der Staat eingriff, um die ungehemmte Ausbreitung des Kraftwagenwettbewerbs zum Stillstand zu bringen; durch diese Verzögerung ist die schließlich unternommene Gleichstellungsarbeit viel mühsamer geworden. Gestärkt durch diese Erfahrung und in dem Bestreben, die Wiederkehr ähnlicher Schwierigkeiten im Luftverkehr zu verhüten, haben die Eisenbahnen im Laufe des Jahres 1935 ihrem Wunsch Ausdruck gegeben, daß sie ohne weiteres Zuwarten in Fühlung mit den Luftverkehrsgesellschaften treten möchten, um die Grundlagen für eine Gleichstellung zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu schaffen.

Ihrem Wunsch folgend hat die Regierung durch eine Verordnung vom 30. Oktober 1935 einen Ausschuß mit der Aufgabe eingesetzt, die Gleichstellung der Beförderungen auf den Eisenbahnen, zur See und auf dem Luftwege durchzuführen, da diese drei Verkehrsmittel an einem bestimmten Verkehr sämtlich gleichzeitig beteiligt sein können. Dieser

Ausschuß besteht aus vier Sachverständigen als Vertreter der Eisenbahnen, der Küstenschiffahrt, der Schiffahrt für weite Seereisen und der Luftverkehrsgesellschaften; außerdem wirkt ein vom Minister der öffentlichen Arbeiten ernannter Schiedsrichter mit. Der Ausschuß kann gegebenenfalls engere Ausschüsse zur Prüfung eines Verkehrs, der nicht alle drei Verkehrsmittel angeht, einberufen und zur Teilnahme nur die beteiligten Vertreter einladen.

Die Aufgabe des Gleichstellungsausschusses besteht darin, Abkommen unter den Unternehmen auf allen Gebieten der Organisation von Beförderungen herbeizuführen; die Abkommen werden nach Genehmigung durch die beteiligten Minister vollzugsreif.

In der Verordnung sind auch die zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der Gleichstellung vorgesehen, insbesondere die Verhängung von Strafen bei Verstößen gegen die Vorschriften sowie die Möglichkeit, von den beteiligten Unternehmen Gebühren zugunsten des Staates zu erheben.

Schon vor der Einsetzung dieses Gleichstellungsausschusses hatten die Eisenbahnen unter Zustimmung der Gesellschaft Air-France, die alle französischen Luftlinien mit internationaler Verlängerung betreibt, die Einleitung der Untersuchung aller allgemeinen, beiden Unternehmen gemeinsamen Verkehrsfragen für wünschenswert bezeichnet. Sie waren sich darüber einig, daß im Binnenverkehr der Flugpreis zur Zeit höher sein müsse als der entsprechende Eisenbahnfahrpreis bei größtmöglicher Schnelligkeit und Bequemlichkeit, d. h. der Fahrpreis erster Klasse, erhöht um einen Zuschlag für Schlafwagen, wenn die Reise bei Nacht oder für Pullmanwagen, wenn sie bei Tag ausgeführt zu werden pflegt. Auf Grund dieses Preisübereinkommens wird zur Zeit ein kombinierter Tarif ausgearbeitet, der bei einer Reise die Benutzung des gemischten Weges Eisenbahn—Luft erleichtern soll.

Neben der vom Staat subventionierten Gesellschaft Air-France ist im Laufe des Jahres 1935 eine weitere Luftverkehrsgesellschaft unter dem Namen Air-Bleu gegründet worden, deren Tätigkeit zunächst auf die Beförderung von Postsachen im Innern Frankreichs auf Grund eines Vertrages mit der Postverwaltung beschränkt war. Erst kürzlich, im November 1935, ist die Air-Bleu-Gesellschaft ermächtigt worden, auch Postpakete zu befördern, deren Beförderung auf Grund des Übereinkommens vom 15. Januar 1892 ausschließlich den Eisenbahnen zukommt. Da diese Maßnahme den Einnahmen der Eisenbahnen Abbruch tun kann, haben die Eisenbahnverwaltungen verlangt, daß die Tätigkeit der Air-Bleu, die sich in naher Zukunft auf Personen- und Güterbeförderungen ausdehnen kann, vom Gleichstellungsausschuß nachgeprüft wird.

III. Sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Einnahmen.

In der Absicht, den Verkehr und die Einnahmen zu steigern, sind zahlreiche verkehrliche Maßnahmen ergriffen worden, zunächst während des Jahres 1934.

Besondere Beachtung wurde der Verbesserung der „Haus-Hausbestellung" geschenkt. Während vor dem Jahre 1934 die Gebühr für die Abholung oder Ablieferung der Güter im Hause nach Ort und Abfertigungsart (Eilgut oder Frachtgut) erheblich schwankte, wurde eine sehr einfache Frachtberechnung eingeführt, die nur drei Abfertigungsarten kennt: Sendungen bis zu 50 kg, Sendungen über 50 kg und Wertsendungen; da die Gebühren für Frachtgut und Eilgut gleich hoch sind, wirkt sich das in einer beträchtlichen Verbilligung für letztere aus.

Am 1. April 1934 ist eine neue Vorschrift über die Auszahlung der Nachnahmen in Kraft getreten, die von der Öffentlichkeit sehr beifällig aufgenommen wurde. Während die Nachnahmen früher den Geldtransporten gleichgestellt waren, bilden sie heute einfache Überweisungen, den Banküberweisungen vergleichbar, für die eine von der Entfernung unabhängige Gebühr erhoben wird. Bei weiten Entfernungen hat sich daraus eine beträchtliche Verringerung der Gebühr ergeben.

Die Vorschriften für Expreßgüter sind gemildert und erweitert worden, mit dem bedeutenden Erfolg, daß die Zahl der abgefertigten Expreßgüter von 34 000 im ersten Vierteljahr 1932 auf 223 000 im dritten Vierteljahr 1934 gestiegen ist.

Die gleiche Behandlung erfuhren die kleinen Sendungen landwirtschaftlicher Erzeugnisse (colis agricoles). Dank der billigen Beförderungsgebühr ist deren Zahl dauernd gestiegen, und zwar von 127 000 im Jahre 1926 auf 1 461 000 im Jahre 1932 (Einnahmen 16,3 Millionen) und auf 2 394 000 im Jahre 1934 (Einnahmen 26,2 Millionen).

Die Einschreibgebühr für Gepäck ist vom 10. August 1934 ab ziemlich stark erhöht worden; im Jahre 1934 wurden etwa 10 Millionen Franken mehr erlöst.

Im Laufe des Jahres 1935 haben die Eisenbahnen ihr Streben nach Vereinfachung und neuzeitlicher Gestaltung der Tarife fortgesetzt, um das Publikum zur weiteren Benutzung der Eisenbahn anzureizen.

Die Personentarife haben am 1. Oktober 1935 bedeutende Änderungen erfahren. Die einfachen Fahrkarten und die Rückfahrkarten sind davon unberührt geblieben, weil beträchtliche Einnahmen auf dem Spiel stehen und weil sie im übrigen bei der großen Masse des Publikums bekannt sind; man hat sich aber bemüht, eine Reihe von Sondertarifen, die durch die Gewährung von Ermäßigungen an bestimmte Gruppen von Reisenden dem Verkehr einen Auftrieb geben, dem Publikum aber häufig

unbekannt waren, auf einfachere Weise zur Kenntnis der Öffentlichkeit zu bringen. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Sondertarife weitere Vorteile, namentlich zur Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs, eingeräumt, wie z. B.:

Die Ermäßigungen bei Lösung von Fahrkarten für die Hin- und Rückfahrt, die nur gewährt wurden, wenn die Rückfahrt auf demselben Wege erfolgte wie die Hinfahrt, gelten in Zukunft für alle Rundreisen, d. h. für jeden beliebigen Fahrweg, vorausgesetzt, daß der Reisende an seinen Abgangsort zurückkehrt.

Die Ausgabe von Wochenendkarten ist auf zahlreiche Verkehrsbeziehungen ausgedehnt worden.

Es sind sehr billige Stammkarten eingeführt worden, die zur Lösung von Fahrkarten zum halben Fahrpreis auf beliebigen Verkehrsbeziehungen einschließlich kurzer Entfernungen berechtigen.

Gruppen von wenigstens 10 Reisenden, die gemeinsam hin- und zurückfahren, erhalten eine Fahrpreisvergünstigung von 50 %.

Zugleich mit dieser Tarifänderung wurde eine besondere Propagandastelle mit der Aufgabe eingerichtet, für den Personenverkehr in gleicher Weise zu werben, wie es schon im Güterverkehr geschah. Zu diesem Zweck wurden in den Provinzhauptorten Beamte bestellt, deren ausschließliche Aufgabe darin besteht, die Kundschaft und besonders die Vereine der Umgegend zu besuchen, ihnen Reiseanregungen zu geben, die Reisen zu veranstalten und auch deren glatte Abwicklung zu überwachen. In den Fällen, in denen sich der Wettbewerb des Kraftwagens fühlbar macht, haben diese Beamten bei ihrer Verwaltung sofort Anträge auf Ermäßigung der Tarife zu stellen, damit der Verkehr der Eisenbahn zugeführt wird. Diese neue Einrichtung ist noch zu jung, als daß schon ein endgültiges Urteil darüber abgegeben werden könnte; die ersten Erfolge sind aber ermutigend.

Am 15. Mai 1935 erfolgte die Nachprüfung der Preiszuschläge für die Schlafwagenbenutzung. Sie ergab im wesentlichen die Herabsetzung der Zuschläge für die erste und zweite Klasse um etwa 15 bis 25 % je nach der Strecke, und die Erhöhung der Zuschläge für die dritte Klasse um rund die gleichen Beträge, da die Nachfrage nach Bettplätzen dritter Klasse oft größer war als das Fassungsvermögen der Wagen. Die bisher verzeichneten Ergebnisse lassen eine fühlbare Besserung in der Besetzung der Schlafwagen auf den Strecken erkennen, auf denen die Tarife am meisten herabgesetzt wurden und ganz besonders in der ersten Klasse. Anderseits hat aber infolge der Erhöhung der Zuschläge für die dritte Klasse die Benutzung dieser Wagen ziemlich erheblich nachgelassen.

Die Bemühungen um Vereinfachung erstreckten sich auch auf die Tarifierung der Sendungen im Gewicht von weniger als 1000 kg, für die vom 1. November 1935 ab die alte Berechnung nach der genauen Zahl der durchlaufenen Kilometer durch einen Zonentarif ersetzt wurde. Dieser letztere, der erst nach vorheriger Änderung des Lastenhefts eingeführt werden konnte, gestattet es dem Verfrachter, dank der übersichtlichen Preistafeln in Dreiecksform für jede Stationsverbindung die genaue Frachtgebühr ohne weiteres abzulesen.

Für Stückgüter von weniger als 50 kg Einzelgewicht wurde eine einheitliche Abfertigungsart mit pauschaler Berechnung der Beförderungsfrist für je 24 Stunden eingeführt, deren Innehaltung die Beförderung als Eilgut notwendig macht. Der Tarif ist von Bezirk zu Bezirk der gleiche, also außerordentlich einfach; er umfaßt die Nebengebühren aller Art sowie die Kosten der Zustellung ins Haus, da wo eine solche Einrichtung besteht.

Bei Sendungen von 50 bis 1000 kg sind die beiden Abfertigungsarten Eilgut und Frachtgut beibehalten; es ist aber ein fester Tarifsatz von Zone zu Zone eingeführt worden. Bei der größeren Bedeutung der Beförderungsgebühren mußten aber die Zonen enger gefaßt werden als der Bezirk (600 Zonen anstatt 90 Bezirke für Stückgüter).

Da die Sendungen im Gewicht von weniger als 1000 kg rund 94 % aller Sendungen ausmachen und die Abrechnungskosten sich nach der Zahl der Sendungen richten, wird sich die für diese Stückgutsendungen eingeführte Frachtberechnung dank der außerordentlich einfachen Abrechnung, die sie gestattet, zweifellos in wesentlichen Ersparnissen auswirken.

Auch die Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren sind am 12. Dezember 1935 geändert worden, um die Tarife zu vereinfachen und gleichzeitig zu ermäßigen; die hauptsächlichsten Neuerungen sind: Eine einheitliche Abfertigung mit ähnlichen Beförderungsfristen wie für Eilgut; niedrigere Frachtsätze wie früher bei Abfertigung als Frachtgut; im Interesse der besseren Versorgung der kleinen Märkte Einführung eines neuen Berechnungsverfahrens bei Aufgabe einer kleineren Zahl von Tieren als das Ladegewicht der Wagen zuläßt.

Die Vorschriften über die Frachtberechnung für Gepäck wurden ebenfalls nachgeprüft und dadurch vereinfacht, daß an die Stelle des Kilometertarifs Staffeltarife getreten sind, deren Auswahl so erfolgte, daß auf weite Entfernungen fühlbare Ermäßigungen geboten werden.

Schließlich wird zur Zeit eine Nachprüfung der Frachtguttarife vorgenommen, um deren Veröffentlichung vereinfachen und die Frachtsätze rascher an die Verkehrslage anpassen zu können.

Zu diesem Zweck wird von einer durch die Verordnung vom 30. Dezember 1933 gebotenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, Tarife herauszugeben, die nur einen Mindest- und einen Höchstsatz enthalten. Zahlreiche heute bestehende feste Frachtsätze werden also durch einen Höchst- und Mindesttarif ersetzt. Die zu erhebenden Frachtsätze, die 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Journal Officiel in Kraft treten können, werden nicht mehr in den Tarifen erscheinen, sondern, dem englischen Beispiel folgend, nur in ein Verzeichnis eingetragen, das von den Bahnhöfen geführt wird, von denen aus sie gelten.

Neben dieser Nachprüfung der Tarife haben die Eisenbahnen kürzlich von der Regierung einige gesetzgeberische Maßnahmen erwirkt, durch die ihre Einnahmen erhöht werden sollen. Vier Verordnungen vom 30. Oktober 1935 sind in dieser Hinsicht zu erwähnen.

Die erste bezieht sich auf den Beitrag der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung. Auf Grund des Lastenhefts mußten die Eisenbahnen einen Teil der Postsendungen unentgeltlich befördern und für den anderen Teil ermäßigte Tarife gewähren. Bei der Bedeutung des Fehlbetrages der Eisenbahnen wurde die Notwendigkeit anerkannt, ihren Wirtschaftsplan um einen Teil der Leistungen für diese Verwaltung zu entlasten. Zu diesem Zweck hat die Postverwaltung an die Eisenbahn für Beförderungen, die bisher unentgeltlich ausgeführt wurden, in Zukunft alljährlich einen Pauschalbetrag von 150 Millionen Franken zu zahlen, der für das Jahr 1936 ausnahmsweise auf 100 Millionen herabgesetzt ist. Diese Pauschalsumme kann alljährlich nachgeprüft werden, um etwaigen Verkehrs- und Tarifveränderungen gegenüber 1935 Rechnung zu tragen.

Nach einer Schätzung der Eisenbahnen auf der Grundlage der Verkehrstarife bezifferte sich der Wert der für die Postverwaltung unentgeltlich ausgeführten Beförderungen im Jahre 1933 auf 720 Millionen. Im Vergleich zu diesem Betrage übersteigt der gewährte Nachlaß 75 %, was für die Postverwaltung eine sehr günstige Behandlung bedeutet.

Leider ist dieser für die Eisenbahnen gewonnene Erfolg durch die Ablehnung der Kammer, den vorgesehenen Kredit von 100 Millionen im Haushalt von 1936 aufzunehmen, in Frage gestellt.

Durch die zweite Verordnung sollen die falschen Frachtbriefangaben über das Gewicht der Güter oder die Zahl der zur Beförderung übergebenen Stücke unter Strafe gestellt werden. Nach der Rechtsprechung der Gerichte konnten diese falschen Angaben bisher nicht mit den im Gesetz vom 15. Juli 1845 über die Eisenbahnpolizei vorgesehenen Strafen geahndet werden, da die Eisenbahn sich theoretisch durch eine Nachprüfung gegen falsche Angaben schützen kann. In der Praxis ist

es natürlich nicht möglich, alle Angaben nachzuprüfen und die unehrlichen Verfrachter, denen diese Ohnmacht nicht unbekannt ist, würden sie zu ihrem Vorteil ausnutzen. Es ist festgestellt worden, daß die Eisenbahn auf diese Weise um manche Einnahmen betrogen wird, da die Fracht oft für eine geringere Gütermenge berechnet wird als tatsächlich aufgegeben ist.

Um diese Mißbräuche zu unterdrücken, belegt die Verordnung die fraglichen falschen Angaben mit den im Gesetz vom 15. Juli 1845 vorgesehenen Strafen (Geldstrafe von 16 bis 3000 Franken, unter Verdoppelung des Betrages bei wiederholtem Verstoß im gleichen Jahre); sie gibt aber gleichzeitig dem Zuwiderhandelnden die Möglichkeit, sich der Verfolgung dadurch zu entziehen, daß er eine Pauschentschädigung in doppelter Höhe der Mindererhebung und eine solche im dreifachen Betrage bei wiederholtem Verstoß im Laufe des gleichen Jahres an die Eisenbahn zahlt. Das System der pauschalen Entschädigung ist auch auf falsche Erklärungen über die Art des Gutes ausgedehnt worden, die schon gerichtlich verfolgt werden konnten. Im übrigen sind in der Verordnung auch Bestimmungen vorgesehen, um unbeabsichtigten oder auf Zufall oder höherer Gewalt beruhenden Fehlern Rechnung tragen zu können.

Die dritte Verordnung befaßt sich mit der Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag. Nach Artikel 108 des Handelsgesetzbuches verjährten solche Ansprüche, die sich zwischen den Frachtführern und den Absendern oder Empfängern ergaben, innerhalb von fünf Jahren. Diese Frist war für die endgültige Regelung solcher Streitfälle entschieden zu lang und hatte für die Eisenbahnen den Nachteil, daß sie zu lange Zeit den Anträgen der Frachterstattungsagenturen ausgesetzt waren. Die Verjährungsfrist ist von fünf auf zwei Jahre herabgesetzt worden.

Die vierte Verordnung endlich ergänzt die Verordnung vom 30. Dezember 1933 über die Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen auf dem Gebiet der Tarife von den Vorschriften des Lastenheftes abweichen können. Nach der neuen Verordnung sind die Eisenbahnen berechtigt, mit einem oder mehreren Versendern oder Empfängern von Gütern Vereinbarungen zu treffen, wonach für die Beförderung ihrer Güter Sätze und Bestimmungen angewendet werden, die von den gültigen Tarifen abweichen und den besonderen Verhältnissen des oder der Absender oder Empfänger angepaßt sind. Die Vereinbarungen dürfen aber nicht dazu führen, daß einem oder mehreren Absendern oder Empfängern Vorteile verschafft werden, die anderen Verfrachtern in ähnlicher Lage nicht zugestanden werden. Jede dieser Vereinbarungen wird im Journal Officiel veröffentlicht und muß durch den Minister der öffentlichen Ar-

beiten genehmigt werden. Sie werden zunächst für eine Zeitdauer von höchstens einem Jahr abgeschlossen und können nach Ablauf dieser Zeit jedesmal unter neuer Veröffentlichung für je ein weiteres Jahr verlängert werden. Nach dem ersten Anwendungsjahr kann der Minister der öffentlichen Arbeiten zu jeder Zeit die Vereinbarung derart aufheben, daß ihre Wirkung frühestens drei Monate nach Bekanntgabe seiner Entschließung erlischt.

Die Eisenbahnverwaltungen haben soeben den ersten Gebrauch von den Vergünstigungen dieser Verordnung gemacht und dem Minister eine Vereinbarung mit einer großen Likörfabrik zur Genehmigung unterbreitet, wonach von der Fabrik gegen die Verpflichtung der Überweisung aller ihrer Sendungen an die Eisenbahn eine Pauschalfracht für jede Flasche ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort zu zahlen ist. Ähnliche Vereinbarungen mit den großen Mineralwasserfabriken sind in Vorbereitung.

IV. Maßnahmen zur Verminderung der Personalausgaben.

Um eine übermäßige Ausdehnung dieser Untersuchung zu vermeiden, beschränken wir uns beim Bericht über die erzielten Ersparnisse auf die Ausgaben für das Personal, die übrigens den überwiegenden Teil der Betriebsausgaben ausmachen (62 % im Jahre 1934).

1. Personalstand.

Der gesamte Personalstand der großen Eisenbahnen, der am 31. Dezember 1913 352 256 Köpfe betrug, stieg am 31. Dezember 1934 auf 431 667 (einschl. der elsaß-lothringischen Eisenbahnen) oder 401 645 Köpfe (ohne die elsaß-lothringischen Eisenbahnen).

Ohne die elsaß-lothringischen Eisenbahnen erscheint der Stand danach noch um 14 % höher als vor dem Kriege; diese Zunahme rührt noch aus der unmittelbar auf das Kriegsende folgenden Zeit, in der das Personal unter dem Einfluß verschiedener Ursachen, in der Hauptsache infolge der Einführung des Gesetzes vom 23. April 1919 über den Achtstundentag, beträchtlich vermehrt wurde.

Betrachtet man nur die letzten Jahre, so ist festzustellen, daß der Personalstand der großen Eisenbahnen von 504 741 Köpfen am 31. Dezember 1929 auf 440 369 am 31. Dezember 1933 und auf 431 667 am 31. Dezember 1934 gesunken ist. Während des ersten Halbjahres 1935 ist er noch weiter um fast 2000 Köpfe verringert worden. Dazu ist zu bemerken, daß diese Verringerung ohne Verletzung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit der Bediensteten und der Rechte, die dem Personal nach dem Personalstatut zustehen und ferner ohne schroffe Entlassung von Angestellten durchgeführt worden ist.

Die Maßnahmen, denen diese Verminderung des Personalstandes zu verdanken ist, waren außerordentlich verschieden und berühren alle Fachgebiete des Eisenbahnbetriebs. Wir beschränken uns darauf, kurz die hauptsächlichsten anzuführen:

Durch den Abschluß der Arbeiten zur Ausrüstung der Güterwagen mit der durchgehenden Bremse im Jahre 1934 haben 7000 Bremser verfügbar gemacht werden können.

Die Fahrleistungen des Zugbegleitpersonals und des Lokomotivpersonals konnten namentlich dank der Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge infolge Einführung der durchgehenden Bremse erhöht werden.

Durch die Verbesserungen im Bahnhofsdienst konnte das in diesem Dienst beschäftigte Personal vom Jahre 1932 auf das Jahr 1933 um 6200 Köpfe und vom Jahre 1933 auf das Jahr 1934 um 4500 Köpfe verringert werden. Diese Verbesserungen bestanden zunächst in einer besseren Anpassung des Bahnhofspersonals an die von ihm geforderte Arbeit, dann in einer Zusammenlegung dieses Personals mit dem Hilfspersonal anderer Dienstzweige und schließlich in der Beschränkung der Arbeit durch Änderung des Zugverkehrs, der Dienststunden auf den Bahnhöfen, der Zahl der Umladungen der Stückgüter, des Betriebs der Verschiebebahnhöfe usw.

Da die Verschiebebahnhöfe einen hohen Personalstand hatten (14 274 Köpfe), sind ihretwegen in den letzten Jahren besondere Anstrengungen gemacht worden. Einige Verschiebebahnhöfe konnten geschlossen werden, namentlich in den Übergangspunkten zweier Verwaltungen. Anderseits ist die Ausrüstung dieser Bahnhöfe durch die Einrichtung von Schienenbremsen, elektrische Weichenstellung, Verbesserung der Telephon- und Beleuchtungsanlagen usw. neuzeitlich gestaltet worden.

Die Stillegung von unwichtigen Werkstätten oder Lokomotivunterständen im Interesse der Zusammenfassung der Arbeit in den mit Geräten besser ausgestatteten Werkstätten hat im Jahre 1933 und 1934 zur Einsparung von 1416 Bediensteten geführt.

Durch die wissenschaftliche Organisation und die Vereinheitlichung der Lokomotiv- und Fahrzeugausbesserung konnten 2715 Bedienstete entbehrlich gemacht werden.

Namentlich auf eingleisigen Strecken ist die Bahnunterhaltung Rotten übertragen worden, die über ein Beförderungsmittel (Draisine oder kleiner Kraftwagen) verfügen und die Aufgabe haben, von einem ihnen zugewiesenen Mittelpunkt aus die Unterhaltungsarbeiten an großen Streckenabschnitten auszuführen. Man hat auf diese Weise die weit-

gehende Auseinanderziehung des Bahnunterhaltungspersonals vermeiden können, die die Überwachung erschwerte und zu kostspieligen Auswärtszulagen nötigte, wenn an bestimmten Stellen Arbeiten ausgeführt werden mußten, die ziemlich viele Arbeiter erforderten. Im Gesamtgebiet der Orléans- und Staatsbahn, das sehr viele eingleisige Strecken aufweist, konnten infolge dieses neuen Verfahrens der Bahnunterhaltung 2544 Dienstposten aufgehoben werden.

Endlich sind durch Anwendung einer Verordnung vom 19. April 1934 auf die Dauer von drei Jahren Maßnahmen vorgesehen worden, um solchen Bediensteten den Übertritt in den Ruhestand zu erleichtern, die sich in einem Lebens- oder Dienstalter befinden, das nahe an das heranreicht, das gesetzlich für die Bewilligung eines Ruhegeldes gefordert wird. Die Zahl solcher frühzeitigen Pensionierungen belief sich im Jahre 1934 auf 5041 und während des ersten Halbjahres 1935 auf 3610.

2. Besoldungen.

Wie schon früher bemerkt wurde, ist das Mindestgrundeinkommen, das bei allen Verwaltungen am 27. März 1920 einheitlich auf 3800 bemessen war, nach und nach erhöht und am 1. Juni 1930 auf 8600 Franken festgesetzt worden. Die gebieterische Notwendigkeit, den Fehlbetrag zu senken, hat die Eisenbahnen gezwungen, am 20. April 1934 die Besoldung erstmalig in gleicher Höhe wie die Besoldung der Staatsbeamten nach der Verordnung vom 4. April 1934 zu kürzen. Die Kürzungssätze betrugen:

Bei Besoldungen	unter 20 000 Franken	5 %
„ „	zwischen 20 000 und 30 000 Franken	6 %
„ „	„ 30 000 und 50 000 Franken	7 %
„ „	„ 50 000 und 80 000 Franken	8 %
„ „	„ 80 000 und 100 000 Franken	9 %
„ „	über 100 000 Franken	10 %.

Das Mindestgrundeinkommen wurde so um 5 % gekürzt und von 8600 Franken auf 8170 Franken herabgesetzt.

Gleichzeitig und in gleichem Verhältnis wurden die Vergütungen und Nebenbezüge (Wohnungsgeld, Reisekosten usw.) mit Ausnahme der Beihilfen bei Geburten und der Familienzulagen herabgesetzt.

Auf Grund dieser Ermäßigungen konnten während des Restes des Geschäftsjahres 1934 Ersparnisse in Höhe von ungefähr 300 Millionen Franken erzielt werden, zu denen noch 166 Millionen infolge Verringerung des Personalstandes hinzukommen.

Neue und wesentliche Ersparnisse sind im Jahre 1935 zu verzeichnen. Da die Sorge um die Herstellung des Gleichgewichts in den

öffentlichen Finanzen das Parlament dazu veranlaßt hatte, durch das Gesetz vom 8. Juni 1935 der Regierung von neuem Vollmacht zu geben, machte diese durch Verordnung vom 16. Juli davon Gebrauch; sie führte eine allgemeine und sofortige Kürzung aller öffentlichen Ausgaben, namentlich der Personalausgaben, um 10 % ein. Ausnahmsweise wurde die Kürzung für Bedienstete mit einem Bruttoeinkommen von weniger als 8000 Franken auf 3% ermäßigt. Für Bedienstete mit Einkommen zwischen 8000 und 10 000 Franken wurde sie auf 5 % begrenzt. Die Bestimmungen dieser sehr wichtigen Verordnung gelten ausdrücklich für die Eisenbahnen.

Neben dieser Hauptverordnung, durch welche alle Ausgaben um 10 % herabgesetzt wurden, enthielten eine Reihe anderer Verordnungen vom gleichen Tage Bestimmungen für das Eisenbahnpersonal: so sind gewisse Doppelrenten und Doppelpensionen fortgefallen; anderseits sind die Mindestwartezeiten bei der Beförderung von Beamten aus einer Klasse in eine andere einheitlich um ein halbes Jahr erhöht worden.

Sämtliche Verordnungen vom 16. Juli 1935 stellen für die Eisenbahnen eine jährliche Ersparnis von etwa 1050 Millionen Franken dar, d. s. ungefähr 500 Millionen für die 5½ Monate des Geschäftsjahres 1935.

3. Ruhegeld.

Auf Grund der Pensionsgesetze hatten die Lasten der Eisenbahnen seit dem Kriege beträchtlich zugenommen; sie stiegen von 93 Millionen Goldfranken im Jahre 1913 auf 936 Millionen Franken im Jahre 1933. Dieser Zuwachs verschärfte den Fehlbetrag, weil die eisenbahnseitigen Zahlungen an die Pensionskassen in die Betriebsrechnung eingesetzt werden mußten. Die Regierung war daher genötigt, diese Gesetze durch die Verordnungen vom 19. April und 30. Oktober 1934 zu ändern.

Unter den alten Vorschriften hatte der Bedienstete bei Erfüllung des gesetzlichen Lebensalters und der gesetzlichen Dienstzeit Anspruch auf ein festes Ruhegeld, das nicht nach der Höhe der von ihm gezahlten und kapitalisierten Beträge (5 % der Besoldung) oder des Beitrages der Verwaltung (15 % der Besoldung) bemessen wurde, sondern für jedes Jahr der Kassenmitgliedschaft ein Fünfzigstel der durchschnittlichen Jahresbesoldung betrug, die er in den günstigsten drei Jahren seiner Laufbahn bezogen hatte. Die Zuschüsse der Verwaltung mußten so berechnet werden, daß sich Einnahmen und Ausgaben der Pensionskassen künftig die Waage hielten.

Diese Vorschrift hatte zur Folge, daß im Jahre 1933 die Einnahmen des Pensionsdienstes auf 2013 Millionen Franken (davon 936 Mil-

lionen Eisenbahnzuschuß) anwuchsen, eine Summe, die die tatsächlichen Ausgaben für diesen Dienst (1419 Millionen) um 594 Millionen überstieg. Dieser Überschuß, um den das Kapital der Kasse erhöht wurde, war unentbehrlich für die Bildung von Kapitalien, die den neuen Besoldungen besser entsprechen und die Minderzahlungen auf die alte Besoldung vor der Geldentwertung ausgleichen können. Das von der Eisenbahn geforderte Opfer (936 Millionen im Jahre 1933) erwies sich aber als übertrieben und hatte den schweren Nachteil, daß es den Fehlbetrag erhöhte und zu dessen Deckung eine gleich hohe Anleihe verlangte, die zu drückenden Bedingungen aufgenommen werden mußte.

Um hier Abhilfe zu schaffen, hat die Verordnung vom 19. April 1934 die Zahlungen jeder Eisenbahn an ihre Pensionskasse auf die Beträge begrenzt, die notwendig sind, um das alljährliche Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herbeizuführen, wobei aber das Kapital der Kasse nach dem Stand vom 21. Dezember 1933 unberührt blieb. Das gleiche Verfahren gilt übrigens auch für die Pensionen der Staatsbeamten.

Durch die Verordnung ist gleichzeitig das Ruhegeld den neuen Besoldungen angepaßt (Kürzung um 5 bis 10 %) und um weitere 10 % gekürzt worden; die Kürzung wurde durch die Verordnung vom 30. Oktober 1934 auf 6 % und durch eine neue Verordnung vom 30. Oktober 1935 auf 5 % herabgesetzt.

Diese Reform hat auf die Finanzen der Eisenbahn unmittelbar gewirkt, weil die Zuschüsse der Eisenbahn an die Pensionskassen, die im Jahre 1934 851 Millionen Franken ausgemacht hätten, wenn die Verordnung nicht erlassen worden wäre, auf 358 Millionen ermäßigt wurden. d. h. es ist eine Ersparnis von rund 500 Millionen eingetreten. Gegenüber 1933 beträgt die Besserung 530 Millionen Franken.

In Anbetracht der starken Ermäßigung der Pensionen auf Grund der Verordnungen vom Jahre 1934 gilt die durch die Verordnung vom 16. Juli 1935 eingeführte 10 %ige Ausgabekürzung ausnahmsweise nicht für Pensionen der Eisenbahnbediensteten.

Trotz der im Jahre 1934 durchgeführten Kürzungen ist das heutige Ruhegeld eines Bediensteten im Vergleich zu 1913 in der Goldwährung durchschnittlich noch um 53 % höher (1100 Goldfranken im Jahre 1913, 8400 Franken im Jahre 1935).

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß vom 31. Dezember 1933 bis zum 31. Dezember 1934 der Stand der Pensionskassenmitglieder von 418 599 auf 399 742 Köpfe zurückgegangen ist (d. s. 18 857 weniger), während der Stand der Pensionierten von 203 765 auf 216 693 (d. s. 12 928 mehr) gestiegen ist.

V. Die Entwicklung der Triebwagen.

Eines der bedeutendsten Ereignisse in den Jahren 1934 und 1935 war die rasche Entwicklung der Triebwagen, von denen es etwa zwanzig verschiedene Bauarten gibt. Ihre Zahl ist von 88 am 31. Dezember 1933 auf 230 am 31. Dezember 1934 und auf 368 am 1. Oktober 1935 gestiegen. Von diesen 368 Triebwagen haben 65 eine geringere Leistungsfähigkeit als 110 PS, 23 eine Leistungsfähigkeit zwischen 110 und 150 PS, 256 zwischen 150 und 400 und nur 24 eine höhere Leistungsfähigkeit als 400 PS. Für 1936 ist die Beschaffung von 174 Triebwagen vorgesehen. Der Umfang der Strecken, auf denen Triebwagen eingesetzt sind, ist von 4223 km am Ende des Jahres 1933 auf 7905 km Ende des Jahres 1934 gestiegen; am 15. Mai 1935 betrug er 11 676 km. Die Triebwagen haben 8,7 Millionen km im Jahre 1934 gegen 2,2 Millionen km im Jahre 1933 zurückgelegt; die Zahl nimmt rasch zu. Die Staatsbahnen, die die meisten Triebwagenkilometer im Vergleich zu den gesamten Zugkilometern ihres Netzes aufweisen, haben im Sommer 1935 ein Drittel der gesamten Personenzugkilometer (Vorortverkehr ausgenommen) durch Triebwagen geleistet. Dank ihrer Triebwagen konnten die Eisenbahnen auf den Hauptstrecken einige zusätzliche Schnellfahrten einlegen (z. B. Paris—Lyon 512 km in 4 Stunden 50 Minuten; Paris—Le Havre 228 km in 2 Stunden 10 Minuten); ferner waren sie in der Lage, die Anschlüsse der Hauptbahnzüge zu beschleunigen (z. B. Verringerung der Fahrtdauer Paris—Granville um 1—2 Stunden, der Fahrtdauer Paris—Alençon um 30 Minuten bis eine Stunde), und schließlich konnten nach dem Vorbild der Kraftfahrbetriebe sehr häufige Fahrten auf Nebenlinien eingerichtet werden (z. B. täglich zehn Pendelfahrten zwischen Lyon und Grenoble, 14 Pendelfahrten zwischen Cannes und Nizza). Der wirtschaftliche Erfolg war im allgemeinen befriedigend: auf den meisten Strecken, auf denen Triebwagen verkehren, ist der Rückgang des Verkehrs verlangsamt oder zum Stillstand gebracht worden, sehr oft ist sogar ein Wiederanziehen des Verkehrs und der Einnahmen festgestellt worden.

Im Jahre 1934 hat die Zeit der Versuche mit Triebwagen ihr Ende erreicht; es beginnt die Ära der Auftragserteilungen und der reihenweisen Herstellung einer geringeren Zahl gut entwickelter und die verschiedenen Ansprüche befriedigender Bauarten. Doch dürfte es, wenn auch vom Standpunkt der Technik das Triebwagenproblem in den beiden letzten Jahren stark gefördert worden ist, noch verfrüht sein, daraus Folgerungen hinsichtlich der zu erwartenden finanziellen Vorteile zu ziehen: einmal sind die Kosten für die Unterhaltung und Ausbesserung infolge der Neuheit und der Vielheit der im Betrieb befindlichen Bau-

arten ungewöhnlich hoch; ferner steht die Abschreibungsdauer noch nicht mit Genauigkeit fest, und schließlich darf damit gerechnet werden, daß der Anschaffungspreis unter dem Einfluß der Reihenbestellung wahrscheinlich noch heruntergehen wird. Erst nachdem diese verschiedenen Faktoren genauer festliegen, kann eine genaue Bilanz aufgestellt werden.

Dritter Teil.

Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Der vorstehende Bericht würde kein genaues Bild von der Lage der französischen Eisenbahnen in den letzten Jahren und besonders in den Jahren 1934 und 1935 geben, wenn er nicht durch einige kurze Mitteilungen über eine Seite ihrer Tätigkeit ergänzt würde, die hier bis jetzt nicht erwähnt worden ist:

Durch ein Gesetz vom 7. Juli 1934 sind die Eisenbahnen ermächtigt worden, eine Anleihe von 2725 Millionen Franken aufzunehmen, um in den Jahren 1934 bis 1940 verschiedene Arbeiten besonders zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durchzuführen. Der Gesamtbetrag für die unternommenen Arbeiten beläuft sich zur Zeit auf 2205 Millionen; davon entfallen auf:

Neuzeitliche Gestaltung der Signalanlagen	791,3 Millionen
Elektrisierung	830 „
Ausgestaltung der Bahnhöfe	396 „
doppelgleisigen, dreigleisigen und viergleisigen Ausbau der Strecken	187,5 „
Insgesamt . . .	2204,8 Millionen.

Die Umgestaltung der Signalanlagen umfaßt zunächst die Einführung neuer einheitlicher Signale. Sie wird ungefähr 160 Millionen Franken kosten und soll Ende 1936 abgeschlossen sein; in der Hauptsache besteht sie in der Änderung des Signallichts (grünes Licht statt des weißen als Zeichen für „Fahrt frei“ und gelbes Licht statt des grünen für das Zeichen: „Langsam fahren“) und in einer Verringerung der Zahl der Signale und in ihrer vernünftigeren Anordnung.

Ferner soll die automatische Streckenblockung mit Licht-Tages- und -Nachtsignalen, die bereits in den letzten Jahren Fortschritte gemacht hat (2026 km Ende 1936, d. s. 1815 km mehr als im Jahre 1930) weiter ausgedehnt werden. Die im Jahre 1934 damit ausgerüsteten Streckenabschnitte, darunter auch der Abschnitt Orléans—Tours, haben neben der erhöhten Sicherheit insgesamt eine Ersparnis von 1 Million Franken erbracht. Mit Hilfe eines Kredits von 633 Millionen, der in das

Arbeitsbeschaffungsprogramm einbezogen ist und die Ausrüstung von ungefähr 8000 km Strecken ermöglicht, werden die Arbeiten in den nächsten Jahren in raschem Rhythmus fortgesetzt.

Die Elektrisierungsarbeiten haben in den letzten Jahren ebenfalls Fortschritte gemacht: Bei der Orléans-Bahn ist die Länge der elektrisierten Strecken in den Jahren 1930 bis 1935 von 237 auf 650 km gestiegen. Fertiggestellt sind die Arbeiten auf den Strecken Paris—Orléans—Vierzon (204 km) und Orléans—Tours (115 km), desgleichen auf der Strecke Vierzon—Brive (299 km), auf der der elektrische Zugbetrieb am 15. Mai 1935 aufgenommen wurde. Bei der Midi-Bahn ist die Länge der elektrisierten Strecken von 929 km im Jahre 1930 auf 1595 km im Jahre 1935 gestiegen. Die 270 km lange Strecke zwischen Bordeaux und Sète wird zur Zeit elektrisiert. Die Staatsbahnverwaltung hat einen großen Teil ihrer Vorortstrecken (102 km) elektrisiert; die PLM-Bahn besitzt 100 km elektrisierte Normalspurstrecken und 39 km elektrisierte Strecken mit 1 m Spurweite. Zur Zeit werden von 42 498 km 2 500 km elektrisch betrieben.

Das Arbeitsbeschaffungsprogramm enthält die Elektrisierung der Staatsbahnstrecke Paris—Le Mans (211 km) mit einem Kostenaufwand von 403 Millionen, die der Orléans-Bahnstrecke Tours—Bordeaux mit einem Aufwand von 400 Millionen und schließlich die Fertigstellung der Elektrisierungsarbeiten auf der PLM-Bahnstrecke Culoz—Chambéry (36 km) mit einem Aufwand von 27 Millionen; letztere Strecke wird im Jahre 1936 beendet.

Neben den Arbeiten für die Elektrisierung werden die Arbeiten für die Stromversorgung fortgeführt. Die Orléans-Bahn hat für ihre Streckenabschnitte Orléans—Tours und Vierzon—Brive das Kraftwerk Marèges an der Dordogne gebaut, das eine Leistungsfähigkeit von 130 000 kW hat und im Jahr durchschnittlich 325 Millionen kWh abgeben kann. Die Orléans-Bahn hat auch eine Leitung für 90 000 Volt hergestellt, die die Unterwerke der beiden in Betracht kommenden Strecken versorgt.

Das Arbeitsbeschaffungsprogramm enthält ferner einen Kredit von 396 Millionen für die Ausgestaltung der Bahnhöfe, namentlich des Bahnhofs Montparnasse in Paris und der Bahnhöfe in Dijon, Marseille, Straßburg und Rennes.

Endlich soll es die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großen Verkehrsader der PLM-Bahn durch den viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Villeneuve-la-Guyard und Sens und den dreigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Les Laumes-Alésia und Blaisy-Bas ermöglichen. Die Arbeiten sind im Gange.

Vierter Teil.

Schlußfolgerungen.

So stellt sich die Arbeit dar, die in den letzten Jahren von der Regierung und den Eisenbahnverwaltungen geleistet worden ist, um die Zunahme des Fehlbetrages aufzuhalten und den Betrieb zu verbessern. Die Arbeit war beträchtlich und hat schon wesentliche Erfolge gezeitigt: Man hat ausgerechnet, daß der Fehlbetrag des Jahres 1930, der 1781 Millionen Franken betrug, im Jahre 1934 um 5878 Millionen gestiegen wäre, wenn keinerlei Maßnahmen ergriffen worden wären. In Wirklichkeit ist er nur um 2172 Millionen angewachsen; der Unterschied von 3706 Millionen stellt die auf den Rückgang des Verkehrs und auf die getroffenen Maßnahmen zurückzuführenden Einsparungen dar.

Die Maßnahmen hätten natürlich an Bedeutung gewonnen, wenn sie nach dem Wunsch der Eisenbahnen früher in Kraft gesetzt worden wären; es ist aber zu berücksichtigen, daß die gesetzlichen Vorschriften, die sich in den wichtigsten dieser Maßnahmen auswirken (Kürzung der Gehälter, Löhne und Pensionen, Gleichstellung der Beförderungen), von der Regierung als Notverordnungen auf Grund der Vollmachten erlassen worden sind, die ihr das Parlament wiederholt in den Jahren 1934 und 1935 erteilt hat. Es steht dahin, ob diese Vorschriften in den früheren Jahren die Zustimmung der Kammern gefunden hätten.

Wie dem auch sei, im Geschäftsjahr 1934 ist die Besserung der finanziellen Lage der Eisenbahnen nicht in dem erhofften Umfang eingetreten. Unter der Wirkung der ersten Lohnkürzung (Ersparnis 300 Millionen), der Änderung der Vorschriften und der Höhe des Ruhegeldes (530 Millionen) und der sonstigen Ausgabedrosselungen (224 Millionen) haben die Betriebsausgaben gegenüber dem Jahre 1933 um 1054 Millionen oder 8,7 % abgenommen. Leider sind gleichzeitig aber auch die Verkehrseinnahmen um 511 Millionen oder 4,4 % zurückgegangen, trotzdem die im Zusammenhang mit der Herabsetzung der Beförderungssteuer durchgeführte Erhöhung der Personentarife eine Mehreinnahme von 435 Millionen einbrachte. Der reine Betriebsüberschuß ist daher sehr niedrig (89 Millionen) gewesen; er hat sich infolge der Kapitalzinsen und der Belastungen aus früheren Fehlbeträgen in einen Fehlbetrag von 4720 Millionen verwandelt, von dem 3956 Millionen auf den gemeinsamen Fonds der Verwaltungen entfallen.

Es ist noch zu früh, um das Ergebnis des Geschäftsjahres 1935 feststellen zu können; es wird aber wahrscheinlich leider nicht sehr von dem des vorhergehenden Jahres abweichen. Tatsächlich nehmen die Betriebseinnahmen im Vergleich zu 1934 von neuem und sehr stark ab;

der Rückgang beträgt ungefähr 1067 Millionen Franken (— 9,8 %); sie haben also kaum 10 Milliarden erreicht. Trotzdem die Betriebsausgaben gegenüber dem Jahre 1934 (10 963 Millionen) Einschränkungen erfahren haben, besonders infolge der im Laufe des Jahres 1935 verfügten Lohnkürzung, ist zu befürchten, daß sie die Einnahmen überschreiten und sich ein Betriebsfehlbetrag anstatt eines kleinen Überschusses im Jahre 1934 ergibt. Anderseits werden die Kapitalzinsen einschließlich der Belastungen aus früheren Fehlbeträgen, die aus der durch die Verordnung vom 16. Juli 1935 vorgeschriebenen, auch für Zinsscheine geltenden, allgemeinen 10prozentigen Kürzung Vorteile gezogen haben und deswegen nur sehr wenig gestiegen sind, ziemlich so hoch sein wie im Jahre 1934. Der gesamte Fehlbetrag des Geschäftsjahres 1935 wird also aller Wahrscheinlichkeit nach den des vorigen Geschäftsjahres um einige hundert Millionen übersteigen.

Welcher Ausblick bietet sich nun für das Jahr 1936?

Für die Betriebsausgaben werden sich vielleicht im zweiten Halbjahr die ersten Vorteile aus der Gleichstellung der Beförderungen ergeben; die Erleichterung, die die Gleichstellung im Geschäftsjahr 1936 bringen kann, wird aber selbst unter den günstigsten Voraussetzungen sehr begrenzt sein. Fühlbarer wird die im Juli 1935 beschlossene Lohnkürzung, die das ganze Jahr umfaßt, sein, trotzdem einige Milderungen (Wegfall der Kürzung bei den Einkommen unter 8000 Franken und Ermäßigung der Kürzung bei den Einkommen zwischen 8000 und 12 000 Franken) zugestanden wurden, die die erwartete Ersparnis verringern. Ferner wird der Gewinn, der sich aus der Änderung der Pensionsbestimmungen ergibt, im Jahre 1936 geringer sein als im Jahre 1935.

Im ganzen werden die Ausgaben des Jahres 1936 wahrscheinlich noch geringer werden als die des Jahres 1935.

Die Betriebseinnahmen werden wesentlich von der Entwicklung der Wirtschaftskrise in Frankreich und in einem gewissen Umfang auch von der internationalen Lage abhängen.

Die Kapitalausgaben schließlich sind weiter herabgesetzt worden; sie betragen im Jahre 1936 nur 1213 Millionen gegenüber 1669 Millionen im Jahre 1935 und mehr als 4 Milliarden im Jahre 1930.

Die Einschränkung der Kapitalausgaben in den Jahren 1935 und 1936 wird, wenn sie auch das Ansteigen dieser Lasten verlangsamt, leider nicht das rasche Anwachsen der aus den früheren Fehlbeträgen herrührenden Zinsen verhindern, das eine ernste Gefahr für die Zukunft bedeutet.

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1933.

Von
Ministerialrat **Dr. Teubert.**

Die vor dem Kriege amtlich bearbeitete und von der Zeitschrift für Kleinbahnen jährlich veröffentlichte ausführliche Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen ist mit dem Jahrgang 1914 eingestellt worden. Wenn auch seitdem gewisse Angaben über die Verkehrsergebnisse der Kleinbahnen jährlich im Archiv für Eisenbahnwesen sowie durch den Reichsverband deutscher Verkehrsverwaltungen bekanntgegeben worden sind, so bestand doch seit Jahren der Wunsch, wieder durch eine erschöpfende Statistik über Ausdehnung, Fahrzeugbestand, Betriebs- und Verkehrsergebnisse, die finanzielle Lage sowie über mancherlei andere Vorgänge bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sowie bei den Straßenbahnen im einzelnen wie insgesamt jährlich unterrichtet zu werden. Dies erschien um so nötiger, als eine große Zahl von Kleinbahnen sich in bedrängter Finanzlage befand und diese durch den zunehmenden Wettbewerb der Personen- und Lastkraftwagen so verschärft wurde, daß einzelne Bahnen stillgelegt, andere nur dank besonderer Unterstützungen aufrechterhalten werden konnten. Der Preußische Staat, dem die Fürsorge für die Mehrzahl der Kleinbahnen oblag, drängte besonders auf die Bearbeitung einer ausführlichen Statistik, die Vergleichsmöglichkeiten über Lage und Entwicklung der einzelnen Bahnen bot. Es ist daher erstmalig für das Geschäftsjahr 1933 die Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen wieder bearbeitet worden, und zwar nach Angabe der Bahnunternehmungen im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums durch die Deutsche Reichsbahn. Sie ist als Abschnitt III des Bandes 54 „Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche“ im November 1934 erschienen. Die Statistik der Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Geschäftsjahr 1933 ist in einem

besonderen Bande herausgegeben worden, da die Straßenbahnen infolge des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 nicht mehr als Kleinbahnen gelten.

Es sollen im Folgenden wichtigere Ergebnisse der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Jahre 1933 an Hand der neuen Statistik zahlenmäßig erörtert und auch mit entsprechenden Angaben über die privaten Eisenbahnen und die Reichsbahn verglichen werden. Ein solcher Vergleich liegt um so näher, als die Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen — im folgenden kurz Kleinbahnen genannt — in ihrer Gliederung mit der Statistik der Eisenbahnen übereinstimmt, allerdings ihr gegenüber gekürzt ist. Zunächst sei jedoch kurz die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren gegenüber dem Jahr 1913 an Hand der folgenden Übersicht betrachtet[1]:

Durch die Gebietsabtretungen infolge des Versailler Vertrages ging etwa ein Sechstel der Länge der deutschen Kleinbahnen verloren. Die Staatsbahnen und die Privateisenbahnen verloren damals einen geringeren Anteil ihrer Bahnlänge. Seitdem hat sich die Länge der Kleinbahnen ebenso wie die der Eisenbahnen wenig verändert; auch die Umwandlung von Kleinbahnen in Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs übte keinen wesentlichen Einfluß auf die Gesamtlänge aus. Der Güterverkehr war bei den Kleinbahnen 1933 um etwa ein Zehntel geringer als 1913 (neues Reichsgebiet) und ist damit im gleichen Maße zurück gegangen wie bei den Privateisenbahnen. Der Verlust der Reichsbahn an Gütermengen von 1913 auf 1933 war erheblich höher, konnte aber zum Teil dadurch ausgeglichen werden, daß bei der Reichsbahn im Gegensatz zu den privaten Bahnen die durchschnittliche Beförderungsweite stieg, so daß der Rückgang der tonnenkilometrischen Leistung nicht wesentlich kleiner war als bei den Kleinbahnen. Seit 1929, dem Jahr des stärksten Verkehrs der Nachkriegszeit, ging der Güterverkehr der Kleinbahnen etwa ebenso stark zurück wie bei der Reichsbahn und bei den Privateisenbahnen und blieb ebenso wie diese trotz der Belebung, die von 1932 auf 1933 eintrat, noch um mehr als ein Drittel gegen den Umfang von 1929 zurück.

Noch ungünstiger als der Güterverkehr entwickelte sich der Personenverkehr der Kleinbahnen. Dies dürfte besonders zu der Notlage der Kleinbahnen beigetragen haben; denn bei ihnen spielt der Personen-

[1] In dieser Übersicht stammen die Verkehrszahlen der Kleinbahnen von 1929/33 aus einer früheren amtlichen Erhebung, die nach anderen Gesichtspunkten durchgeführt wurde; es weichen daher die Zahlen von 1933 von denen der neuen Reichsstatistik ab.

	1913	1913 neues Reichsgebiet	1929	1930	1931	1932	1933	1933 % 1913 neu	1933 % 1929
Nebenbahnähnliche Kleinbahnen									
Streckenlänge . . . . . km	11 455	9 630	.	.	.	.	9 623	99,8	.
Beförderte Personen . . . . . Mill.	186,7	161,5	146,7	133,1	115,5	95,0	88,1	54,6	60,2
Beförderte Güter . . . . . Mill. t	33,7	30,5	43,2	37,4	29,2	24,6	27,6	90,5	63,9
Tonnenkilometer . . . . . Mill.	348,8	307,5	412,5	364,5	278,5	234,5	265,0	86,3	64,3
Deutsche Reichsbahn									
Streckenlänge . . . . . km	58 939	50 988	53 840	53 828	53 851	53 881	53 841	105,4	100,0
Beförderte Personen . . . . . Mill.	1743,4	1587,0	1980,3	1829,3	1577,7	1305,1	1240,5	78,1	62,8
Beförderte Güter . . . . . Mill. t	524,5	465,5	485,9	399,5	325,5	280,4	308,1	66,2	63,5
Tonnenkilometer . . . . . Mill.	67 100	57 282	76 382	61 009	51 208	44 411	47 755	83,4	62,6
Privateisenbahnen									
Streckenlänge . . . . . km	4 821	4 562	4 498	4 498	4 477	4 478	4 490	98,4	99,8
Beförderte Personen . . . . . Mill.	75,3	72,1	76,7	70,2	58,6	46,7	43,1	59,7	56,1
Beförderte Güter . . . . . Mill. t	34,0	33,2	45,4	38,6	31,6	27,2	30,1	90,7	66,2
Tonnenkilometer . . . . . Mill.	514,8	495,1	689,0	607,6	484,7	411,4	468,2	94,5	67,9

verkehr im Vergleich zum Güterverkehr eine größere Rolle als bei den Privateisenbahnen und der Reichsbahn. Von 1913 auf 1929 nahm die Zahl der beförderten Personen bei den Kleinbahnen um 9 % ab, bei den Privateisenbahnen stieg sie dagegen um 6 %, bei der Reichsbahn sogar um 25 %. Von 1929 bis 1933 trat ein ständiger Rückgang des Personenverkehrs ein, der bei den Kleinbahnen 40 %, bei den Privateisenbahnen 44 % und bei der Reichsbahn 37 % betrug. Dieser starke Rückgang, der sich auch von 1932 auf 1933, wo sonst allenthalben in Wirtschaft und Verkehr sich bereits eine Wiederbelebung bemerkbar machte, fortsetzte, ist zum größten Teil auf die Zunahme des Kraftwagenverkehrs zurückzuführen: Stieg doch von 1929 auf 1933 in Deutschland die Zahl der Autobusse um 7 %, die der übrigen Personenkraftwagen um 21 %, während gleichzeitig die von den Kleinbahnen beförderte Personenzahl um 40 % sank.

Bei der Betrachtung der Zahlen der neuen Statistik ist zu beachten, daß in sie auch die 7 Kleinbahnen aufgenommen sind, die zugleich einen Straßenbahnbetrieb unterhalten, und zwar mit einer Straßenbahnlänge von 308 km Länge. In der vorstehenden Übersicht sind diese Strecken enthalten, nicht jedoch die 9 km Kleinbahnen, die im Saarland liegen. Von der gesamten Bahnlänge (ohne Straßenbahnen) im Deutschen Reich (ohne Saarland) von 68 106 km entfielen 71,8 % auf die Reichsbahn, 6,6 % auf Privateisenbahnen und 14,6 % auf die Kleinbahnen. Der Anteil dieser Bahnen ist jedoch in den einzelnen Landesteilen recht verschieden. Auf Preußen entfallen von allen Bahnen zusammen 64 %, von der Reichsbahnlänge aber nur 59, dagegen von den Privatbahnen 72 und von den Kleinbahnstrecken sogar 93 %. Daher machen in Preußen die Kleinbahnen 21,2 % der Gesamtlänge aller Bahnen aus, während ihr Anteil in dem übrigen Reich zusammen nur 2,9 % beträgt. In den außerpreußischen Ländern finden sich ausgedehntere Kleinbahnstrecken in Baden, Oldenburg und Mecklenburg, während Bayern, Sachsen und Württemberg zusammen nur über 40 km Kleinbahn verfügen.

Auch an dem Preußischen Kleinbahnnetz von 9218 km sind die einzelnen Provinzen recht verschieden beteiligt. Die Hälfte der Kleinbahnen entfällt auf die östlichen Provinzen bis einschließlich Brandenburg, obgleich die übrigen westlichen Provinzen eine erheblich größere Bevölkerung aufweisen. In diesen Gebieten mit größerer Bevölkerungsdichte und mithin umfangreicherem Verkehr wurde das Staatsbahnnetz stärker ausgebaut, während die Kleinbahnen vornehmlich in den verkehrsärmeren Gebieten entstanden. So entfallen von dem gesamten Bahnnetz in der Rheinprovinz, Westfalen und Hessen-Nassau nur etwa 11 %

Verteilung der Kleinbahnen und Eisenbahnen über das Reichsgebiet im Jahre 1933.

	Länge der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs		Länge der nebenbahnähnl. Kleinbahnen	Länge der Bahnen zus.	Anteil der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen davon	Von der Gesamtlänge d. Bahnen entfielen auf je 100 000 Einwohner	Von der Gesamtlänge d. Bahnen entfielen auf je 1000 qkm
	Reichsbahn km	Privatbahnen km	km	km	%	km	km
Prov. Ostpreußen	3 216	48,6	908,1	4 173	21,8	180	113
„ Brandenburg mit Berlin	3 759	634,4	1114,8	5 508	20,2	79	138
„ Pommern	2 291	82,2	1685,6	4 059	41,5	212	134
„ Grenzmark Posen-Westpr.	717	—	106,2	823	12,9	250	107
„ Niederschlesien	3 016	112,6	591,1	3 719	15,9	116	140
„ Oberschlesien	1 217	41,6	188,1	1 447	13,0	98	150
„ Sachsen	3 001	257,4	1052,9	4 312	24,4	127	169
„ Schleswig-Holstein	1 262	278,9	607,8	2 149	28,4	135	143
„ Hannover	3 371	279,7	1058,7	4 710	22,5	140	121
„ Westfalen	3 148	438,8	480,8	4 068	11,8	81	202
„ Hessen-Nassau	2 394	27,0	293,0	2 714	10,8	105	161
Rheinprovinz	4 283	306,8	1130,3	9 720	11,6	127	407
Hohenzollern	91	92,5	—	183	—	150	160
Preußen	31 766	2600,6	9217,7	43 584	21,2	109	149
Bayern	8 539	303,4	26,9	8 870	0,3	116	116
Sachsen	3 244	10,5	0,3	3 254	0,0	63	216
Württemberg	2 096	269,2	12,6	2 378	0,5	88	122
Baden	1 933	373,6	142,0	2 449	5,8	103	163
Thüringen	1 567	195,2	26,7	1 789	1,5	108	152
Hessen	1 426	136,9	18,3	1 581	1,2	111	205
Hamburg	63	11,9	67,1	142	47,2	13	342
Oldenburg	689	41,1	130,6	860	15,2	150	134
Braunschweig	460	266,6	56,7	784	7,2	153	214
Anhalt	291	60,0	42,2	390	10,8	107	170
Bremen	77	0,1	13,3	91	14,6	25	354
Lippe	92	1,1	24,8	118	21,0	68	98
Lübeck	13	65,2	4,9	83	5,9	61	279
Mecklenburg	1 404	140,4	122,7	1 667	7,4	210	104
Schaumburg-Lippe	35	13,9	14,0	63	22,3	126	185
Deutsches Reich (ohne Saargebiet)	53 695	4489,9	9921,5	68 106	14,6	104	146

auf Kleinbahnen, in Schleswig-Holstein dagegen 28 und in Pommern sogar 41 %. Trotz der starken Verbreitung der Kleinbahnen im Osten ist aber das gesamte Bahnnetz, z. B. in Preußen, Pommern, in der Grenzmark und Mecklenburg bei weitem nicht so dicht wie im übrigen Reich; denn während in den genannten vier Landesteilen zusammen auf je 1000 qkm nur 118 km Gesamtbahnlänge kommen, verfügt das übrige Reichsgebiet über 156 km je 1000 qkm. Beachtet man aber andererseits, daß in Ostpreußen, Pommern, in der Grenzmark und in Mecklenburg zusammen auf 1 km Gesamtbahnlänge durchschnittlich nur 500 Einwohner kommen, im übrigen Reich dagegen 1020, so ergibt sich, warum ein engeres Bahnnetz im Osten nicht möglich war und zugleich, weshalb die Kleinbahnen gerade im Osten auf die Hilfe der öffentlichen Hand zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes stark angewiesen sind.

Anteil der Schmalspurbahnen.

	Bahnen des allgemeinen Verkehrs						Kleinbahnen		
	Deutsche Reichsbahn			Privateisenbahnen					
	Vollspur	Schmalspur	Anteil der Schmalspurbahnen	Vollspur	Schmalspur	Anteil der Schmalspurbahnen	Vollspur	Schmalspur	Anteil der Schmalspurbahnen
	km	km	%	km	km	%	km	km	%
Deutsches Reich . .	52 778	917	1,7	3 719	771	17,2	5 312	4 618	46,5
davon in Preußen .	31 703	62	0,2	2 255	346	13,3	4 974	4 244	45,9
davon in Sachsen .	2 702	542	20,1	11	—	0,0	0,3	—	0,0

Eine günstige Entwicklung der Kleinbahnen und ihr Wettbewerb gegen den Kraftwagen sind offenbar auch dadurch beeinträchtigt worden, daß die Kleinbahnen zum großen Teil schmalspurig gebaut sind, so daß der durchgehende Verkehr auf die anschließenden Reichsbahnstrecken, besonders im Güterverkehr, erschwert wurde. Wie die Übersicht zeigt, ist fast die Hälfte der Gesamtlänge der Kleinbahnen schmalspurig, dagegen von den Privateisenbahnen nur etwa ein Sechstel und bei der Reichsbahn weniger als 2 % der Gesamtlänge. Von den 4680 km der schmalspurigen Kleinbahnen haben 2269 km eine Spurweite von 1,0 m und 1969 km eine Spurweite von 0,75 m. Daneben gibt es noch einige Bahnen mit Spurweiten von 0,9 und 0,8 und 0,785 m. Bei vier Kleinbahnen mit zusammen 276 km Bahnlänge beträgt die Spurweite sogar nur 60 cm; zu ihnen gehört die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn mit 217 km Länge.

Gliederung der Privatbahnen nach ihrer Länge.

	Vollspurbahnen			Schmalspurbahnen		
	Zahl der Bahnen	Bahnlänge zusammen km	Bahnlänge durchschnittl. km je Bahn	Zahl der Bahnen	Bahnlänge zusammen km	Bahnlänge durchschnittl. km je Bahn
Nebenbahnähnliche Kleinbahnen						
Bahnen mit mehr als 50 km Länge	23	1 980	86,2	34	3 050	89,8
Bahnen mit weniger als 5 km Länge	21	82	3,9	4	14	3,6
Bahnen von 5 bis 50 km Länge .	154	3 250	21,1	62	1 554	25,1
zusammen	198	5 312	26,8	100	4 618	46,2
Privateisenbahnen						
Bahnen mit mehr als 50 km Länge	22	2 198	99,9	5	348	69,6
Bahnen mit weniger als 5 km Länge	4	18	4,5	—	—	—
Bahnen von 5 bis 50 km Länge .	76	1 503	46,1	14	423	30,2
zusammen	102	3 719	34,4	19	771	40,5

Die Gesamtlänge der Kleinbahnen von 9930 km (einschließlich der von diesen Kleinbahnen betriebenen 318 km Straßenbahn) verteilt sich auf 298 Bahnunternehmungen, so daß die durchschnittliche Länge einer Kleinbahn 33 km beträgt. Die Länge der einzelnen Bahnen weicht jedoch von diesem Durchschnitt sehr stark ab. So gibt es 25 Kleinbahnen, die eine Länge von weniger als 5 km aufweisen; die Werftkleinbahn Köln—Mülheim-Nord, die Torgauer Hafenbahn und die Chiemseebahn haben sogar nur je 2 km Länge. Andererseits gibt es 15 Kleinbahnen mit mehr als je 100 km Länge. Unter ihnen haben die größte Ausdehnung mit 221 und 217 km die Insterburger Kleinbahn und die schon erwähnte Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (welche weit größeren Gesamtlängen sich ergeben, wenn man nicht die Strecken der einzelnen Bahnunternehmungen, sondern die der gleichen Eigentümer oder von demselben Betriebsführer betriebenen Kleinbahnstrecken betrachtet, wird später erörtert werden). Bemerkenswert an der vorstehenden Zahlenübersicht ist, daß die durchschnittliche Länge der schmalspurigen Kleinbahnen erheblich größer als die der vollspurigen ist, so daß zwei Drittel der Länge der Schmalspurbahnen auf Unternehmungen entfallen, die mehr als 50 km Bahnlänge haben, während diese längeren Bahnen bei den Vollspurbahnen nur wenig mehr als ein Drittel der Gesamtlänge ausmachen. Dieser Unterschied ist begreiflich, da die Bahnen geringerer Längen naturgemäß weniger Binnenverkehr haben und daher auf den Wechselverkehr mit der vollspurigen Reichsbahn, besonders im Güter-

verkehr, mehr angewiesen sind. Daher findet man auch bei den 121 Privateisenbahnen, die in durchschnittlicher Länge mit 37 km etwa der der Kleinbahnen gleichkommen, daß die Schmalspurbahnen durchschnittlich eine größere Länge als die vollspurigen Bahnen besitzen.

Von der Eigentumslänge aller Kleinbahnen von 9930 km sind 116 km im Jahre 1933 stillgelegt worden, und zwar 92 km schmalspurige und 24 km vollspurige. Diese Stillegungen, die meist nicht für die Dauer beabsichtigt waren, verteilen sich auf 10 Bahnunternehmungen, von denen jedoch nur die 6 km lange Ernstbahn in Hessen-Nassau in ihrer ganzen Ausdehnung stillgelegt wurde. Auch entfallen von den 116 km fast 70 km auf Strecken, auf denen lediglich der Personenverkehr eingestellt wurde. Hierzu gehört die 55 km lange Kehdinger Kreisbahn im Bezirk Stade, die ihren Personenverkehr bis auf weiteres aufgab. Gegenüber der Gesamteigentumslänge belief sich die Betriebslänge aller Kleinbahnen im Jahresdurchschnitt auf 9948 km. Hiervon dienten 9238 km dem Personenverkehr und 9338 km dem Güterverkehr; der Teil der Kleinbahnen, der lediglich dem Personen- oder dem Güterverkehr dient, ist mithin nur gering, allerdings größer als bei den Eisenbahnen.

Von der Gesamtlänge von 9930 km entfielen 319 km auf 2- und mehrgleisige Strecken. Zieht man jedoch die darin enthaltenen Straßenbahnstrecken ab, so ergibt sich, daß von der Kleinbahnlänge von 9623 km nur 155 km oder 1,6 % mehrgleisig waren; dieser Anteil betrug bei den Privateisenbahnen 3,2 % und bei der Reichsbahn sogar 42 %. Dagegen ist bei den Kleinbahnen der elektrische Betrieb mehr verbreitet als bei den Eisenbahnen: Während bei der Reichsbahn 1933 von ihrer gesamten Betriebslänge nur 3,3 % und bei den Privateisenbahnen 3,5 % für elektrischen Betrieb eingerichtet waren, wurden bei den Kleinbahnen (nach Abzug der mitbetriebenen Straßenbahnstrecken) 747 km oder 7,8 % der Gesamtlänge elektrisch betrieben. Die Kleinbahnen, die besonders große Steigungen zu überwinden haben, werden überwiegend elektrisch betrieben. Von den 298 Kleinbahnen wiesen 15 stärkere Steigungen als 1 : 25 auf, und zwar betrug bei den Remscheider sowie bei den Solinger Bahnen die größte Steigung 1 : 10; bei der Barmer Bergbahn, bei der eine Steigung von 1 : 8 erreicht wird, handelt es sich um eine Zahnradstrecke von 1,6 km. Eine Neigung von 1 : 4 wird bei der Oberweißbacher Bergbahn (Thüringen) erreicht, bei der es sich um eine 1,4 km lange Standbahn mit Zugseil handelt.

Außer den zuletzt genannten 2 Bahnen besonderer Bauart sind, wie bereits erwähnt, in den in der Statistik nachgewiesenen 9930 km Kleinbahnen 308 km Straßenbahn enthalten, die sich auf 7 Bahnen verteilen. Bei 5 dieser Bahnen, der Rheinischen Bahngesellschaft, den

Bergischen Kleinbahnen, der Barmer Straßenbahn, den Remscheider und Solinger Bahnen, überwiegt der Straßenbahnbetrieb so erheblich, daß die 5 Bahnen über nur 74 km Kleinbahn, jedoch über 301 km Straßenbahn, verfügen. Da bei den Betriebsergebnissen dieser Bahnen keine Trennung nach Kleinbahn- und Straßenbahnbetrieb vorgenommen worden ist, wurden diese Bahnen in folgendem bei den Gesamtzahlen für alle Kleinbahnen in der Regel nicht mitberücksichtigt. Dagegen sollen die Binger Nebenbahn und die Barmer Bergbahn, die zusammen 48 km Kleinbahn-, aber nur 6 km Straßenbahnstrecken besitzen, von den Summen der Kleinbahnen nicht abgesetzt werden.

Bauliche Anlagen und deren Unterhaltung.

	Nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen[1]	Dagegen	
		Privat-eisenbahnen	Reichs-bahn
Den Unterbau bildet ein besonderer Bahnkörper bei km	9 065	4 348	53 841
den Unterbau bildet die öffentliche Straße bei km	490	142	—
in % der gesamten Bahnlänge	5,1	3,2	—
Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen in 1000 RM	7 516	8 797	498 791
je km Bahnlänge in RM	786	1 959	9 264
Eigentumslänge sämtlicher Gleise in km	11 463	5 995	121 951
in % des Bahnlänge	120	133	226
Zahl der Privatanschlüsse	1 952	806	8 267
auf 100 km Bahnlänge	20	18	15
Länge der Privatanschlußgleise km	852	699	17 306
durchschnittlich je Privatanschluß km	0,44	0,87	2,09

Entsprechend ihrer geringeren Bedeutung für den Verkehr benutzen die Kleinbahnen in etwas größerem Umfang als die Privateisenbahnen unmittelbar die öffentlichen Straßen. Immerhin wird bei 95 % der gesamten Kleinbahnlänge der Unterbau durch einen besonderen Bahnkörper gebildet. Während von der Reichsbahn im Jahre 1933 fast 500 Mill. RM für die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen aufgewendet wurden, erreichte der entsprechende Betrag bei den Kleinbahnen nur 7,5 Mill. RM. Das bedeutet, daß je Kilometer Bahnlänge die Kleinbahnen nur ein Zwölftel des Betrages aufbringen konnten, den die Reichsbahn verausgabte; auch bei den Privateisenbahnen

[1] Ohne 5 Kleinbahnen, die überwiegend Straßenbahn betreiben (301 km Straßenbahn bei 375 km Gesamtbahnlänge).

war dieser Betrag je km Bahnlänge 2½ mal so hoch wie bei den Kleinbahnen. Diese geringen Aufwendungen können nur zum geringen Teil damit begründet werden, daß die Reichsbahn je km Bahnlänge eine weit größere Gleislänge zu unterhalten hat. Allerdings sind bei der Reichsbahn, da sie in großem Umfang 2-gleisig ist und über ausgedehnte Bahnhofsanlagen verfügt, die je km Bahnlänge zu unterhaltenden Gleislängen fast doppelt so lang, wie bei den Kleinbahnen. Bemerkenswert ist, daß andererseits die Zahl der Privatanschlüsse je km Betriebslänge bei der Reichsbahn und auch bei den Privateisenbahnen geringer ist als bei den Kleinbahnen, bei denen durchschnittlich alle 5 km ein Privatanschluß vorhanden ist. Allerdings beträgt die durchschnittliche Länge eines Privatanschlußgleises bei den Kleinbahnen mit 440 m nur etwa ¼ soviel wie die der Reichsbahn. Dies ist insofern verständlich, als wegen der an sich oft nur kurzen Gesamtlänge der Kleinbahnen Werke, die von jeder Bahn weitab liegen, in der Regel unmittelbar an die Reichsbahn angeschlossen sein dürften.

Der Bestand an Fahrzeugen.

	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen[1]	Privateisenbahnen	Reichsbahn
Gesamtbestand an Lokomotiven	1 286	890	20 473
davon Dampflokomotiven	1 222	874	20 030
„ elektrische Lokomotiven	59	13	440
Triebwagen	488	168	1 334
davon elektrische Triebwagen mit Stromzuführung	407	113	1 011
„ Triebwagen mit Verbrennungsmotoren	74	52	125
Personenwagen (einschl. Triebwagen)	2 929	2 210	64 131
Güterwagen	15 084	12 008	607 526
durchschnittlich Ladegewicht je Güterwagen in t	11,0	13,5	16,7
auf 100 km Bahnlänge entfallen			
Lokomotiven Zahl	13	20	38
Triebwagen „	5	4	2½
Personenwagen „	31	49	119
Güterwagen „	158	268	1 129

Entsprechend der größeren Verbreitung des elektrischen Betriebs bei den Kleinbahnen nehmen in ihrem Fahrzeugpark die elektrischen Lokomotiven und die Triebwagen einen größeren Umfang ein als bei

[1] Siehe Seite 353.

den Privateisenbahnen und bei der Reichsbahn. Während 1933 von allen Lokomotiven der Reichsbahn 2,1 % elektrisch betrieben wurden, betrug dieser Anteil bei den Privateisenbahnen 1,5, bei den Kleinbahnen aber 4,6 %. Noch bemerkenswerter ist die starke Verbreitung der Triebwagen bei den Kleinbahnen. Ihre Anzahl macht 38 % der Zahl der Lokomotiven aus, während dieser Anteil bei den Privateisenbahnen nur 19, bei der Reichsbahn sogar nur 6,5 % ausmachte. Auch die mit Verbrennungsmotoren betriebenen Triebwagen haben bei den Kleinbahnen und Privateisenbahnen eine so große Verbreitung gefunden, daß bei ihnen zusammen eine ebenso große Zahl vorhanden war wie bei der Reichsbahn, obgleich deren Bahnnetz die 4-fache Ausdehnung besitzt. So kommt es, daß je 100 km Bahnlänge bei den Kleinbahnen doppelt soviel Triebwagen vorhanden sind wie bei der Reichsbahn, andererseits jedoch nur ein Drittel soviel Lokomotiven.

Trotz der starken Verbreitung der Triebwagen ist der Wagenpark der Kleinbahnen im Verhältnis zur Zahl der vorhandenen Lokomotiven gering. Während auf 1 Lokomotive bei der Reichsbahn 3,1, bei den Privateisenbahnen 2,5 Personenwagen entfallen, beträgt dies Verhältnis bei den Kleinbahnen nur 1 : 2,3, obgleich die Triebwagen den Personenwagen zugerechnet sind. Noch ungünstiger ist das Verhältnis zwischen Lokomotiven und Güterwagen, da auch die Güterzüge bei den Kleinbahnen in der Regel weit kürzer sind als bei der Reichsbahn. So entfallen auf 1 Lokomotive bei der Reichsbahn 30 Güterwagen, bei den Privateisenbahnen nur 14 und bei den Kleinbahnen sogar nur 12. Vergleicht man den Wagenbestand nicht mit der Zahl der Lokomotiven, sondern mit der Ausdehnung des Bahnnetzes, so ergibt sich, daß die Kleinbahnen je km Bahnlänge nur über ein Viertel soviel Personenwagen und sogar nur über ein Siebentel soviel Güterwagen verfügen wie die Reichsbahn. Dazu ist das durchschnittliche Ladegewicht der Güterwagen nur zwei Drittel so hoch wie bei der Reichsbahn.

Leistungen und Kosten der Fahrzeuge.

Wie verhältnismäßig schwach im Durchschnitt der Betrieb auf den Kleinbahnen ist, kommt noch deutlicher als in dem geringen Wagenbestand und in dem ungünstigen Verhältnis zwischen Maschinen- und Wagenpark in den Betriebsleistungen zum Ausdruck. Eigene und fremde Wagen (einschließlich Triebwagen) haben 1933 auf eigenen Betriebsstrecken der Kleinbahnen insgesamt 282 Mill. Wagenachskilometer zurückgelegt. Diese Leistung entsprach etwa der der Privateisenbahnen und wurde von der Reichsbahn um das 80-fache übertroffen. Hieraus ergibt sich, daß je km Bahnlänge bei den Kleinbahnen rd. 30 000 Wagen-

achskilometer zurückgelegt wurden. Bei den Privateisenbahnen betrug diese Betriebsleistung je km Bahnlänge etwas mehr als das doppelte, bei der Reichsbahn das 14-fache. Noch größer wird der Unterschied, wenn man lediglich die Betriebsleistung im Güterverkehr betrachtet: Bei insgesamt 114 Mill. auf der Kleinbahn zurückgelegten Güterwagenachskilometern entfielen auf 1 km Bahnlänge nur 11 900. Bei den Privateisenbahnen waren diese Leistungen je km 2½ mal, bei der Reichsbahn 21 mal so hoch. Wie bei den Kleinbahnen der Güterverkehr zurücktritt, ergibt sich auch daraus, daß von den insgesamt gefahrenen Wagenachskilometern bei der Reichsbahn 60 % auf Güterwagen entfielen, bei den Privateisenbahnen aber nur 44 und bei den Kleinbahnen nur 40 %.

	Kleinbahnen[1]	Privateisenbahnen	Reichsbahn
Gefahrene Wagenachskilometer im eigenen Betrieb in Millionen	282	297	22 533
Wagenachskm je km Bahnlänge in 1000. .	29,6	66,2	418
Gefahrene Güterwagenachskm in Millionen	114	132	13 578
Güterwagenachskm je km Bahnlänge in 1000	11,9	29,4	253
Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinenartigen Anlagen in Millionen RM . . .	5,61	6,15	374,7
je 1000 Wagenachskm RM	19,9	20,7	16,7

Trotz der ungünstigen finanziellen Lage vieler Kleinbahnen sind die Aufwendungen im Jahre 1933 für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinenartigen Anlagen mit 5,6 Mill. RM insofern beträchtlich gewesen, als sie je Wagenachskilometer mit 2,0 Rpf. höher waren als bei der Reichsbahn (rd. 1,7 Rpf.). Da infolge des verhältnismäßig schwachen Bahnbetriebs sowohl die Fahrzeuge als auch die gesamten baulichen Anlagen nur wenig ausgenutzt wurden, sind auch die gesamten Aufwendungen für Fahrzeuge und bauliche Anlagen bei den Kleinbahnen verhältnismäßig hoch gewesen und betrugen 4,7 Rpf. je Wagenachskilometer, während die Reichsbahn durchschnittlich nur 3,9 Rpf. aufwandte. Je km Bahnlänge beliefen sich dagegen die Kosten für Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen, Fahrzeuge und sonstigen Maschinen, bei den Kleinbahnen auf 1374 RM und erreichten damit nur etwa ein Zwölftel der entsprechenden Ausgaben bei der Reichsbahn.

[1] Siehe Seite 353.

Personenverkehr.

	Kleinbahnen[1]	Privateisenbahnen	Reichsbahn	Kleinbahnen der Privateisenbahnen %	Kleinbahnen der Reichsbahn %
Beförderte Personen . . . Mill.	72,36	43,13	1 240,52	160,8	5,8
davon im Binnenverkehr „	41,73	37,69	1 224,06	110,5	3,4
Anteil des Binnenverkehrs %	57,8	88,0	98,7	.	.
Personenkilometer . . . . Mill.	588,36	609,24	30 116,8	96,9	2,0
mittlere Reiseweite einer beförderten Person. . . km	8,12	14,13	24,28	57,6	33,5
auf 1 km Betriebslänge entfallen . . . . . Pkm 1000	66	141	581	46,8	11,4
Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . Mill. RM	19,54	19,33	821,85	101,0	2,4
durchschn. Einnahme auf 1 beförderte Person . . RM	0,27	0,45	0,66	60,0	41,0
durchschn. Einnahme auf 1 Personenkilometer . . Rpf	3,33	3,17	2,73	105,0	122,0
Einnahmen aus dem Gepäckverkehr . . . . . Mill. RM	0,24	0,31	13,28	77,4	1,8
Gesamteinnahmen aus dem Personen- u. Gepäckverkehr einschließl. Nebeneinnahmen Mill. RM	19,88	19,82	845,89	100,3	2,3
in % der Gesamtverkehrseinnahmen	37,05	30,82	31,79	.	.

Wie wir bereits sahen, kommt bei den Kleinbahnen dem Personenverkehr im Vergleich zum Güterverkehr eine größere Bedeutung zu als bei den Eisenbahnen. Dies kommt auch darin zum Ausdruck, daß von den gesamten Verkehrseinnahmen bei den Kleinbahnen 37 % auf den Personen- und Gepäckverkehr entfielen, bei den Privateisenbahnen und bei der Reichsbahn aber nur 31—32 %. Immerhin waren die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr bei den Kleinbahnen mit rd. 20 Mill. RM kaum höher als bei den Privateisenbahnen, obgleich ihre Bahnlänge doppelt so groß ist. Dies liegt nicht nur daran, daß auf den Kleinbahnen verhältnismäßig weniger Personen befördert wurden als auf den Privateisenbahnen, sondern auch daran, daß die durchschnittliche Reiseweite auf der Kleinbahn nur rd. 8 km, bei den Privateisen-

[1] Siehe Seite 357.

bahnen aber 14 km betrug. Daß diese durchschnittlich zurückgelegten Strecken erheblich kürzer sind als bei der Reichsbahn (24,3 km), liegt daran, daß bei einem großen Teil der Reisen auf der Kleinbahn anschließend eine Strecke auf der Reichsbahn zurückgelegt wurde. Dies geht auch daraus hervor, daß von den 72,4 Mill. Personen, die auf den Kleinbahnen verkehrten, nur 41,7 Mill. im Binnenverkehr, d. h. zwischen Stationen derselben Kleinbahn, befördert wurden.

Güterverkehr.

	Kleinbahnen[1]	Privateisenbahnen	Reichsbahn	Kleinbahnen der Privateisenbahnen %	Kleinbahnen der Reichsbahn %
Gesamtgüterverkehr . . . Mill. t	27,90	30,1	308,1	92,8	9,04
davon im Binnenverkehr „	12,72	3,96	261,6	322,0	4,9
Binnenverkehr in % des Gesamtgüterverkehrs . %	45,6	13,1	85,0	.	.
vom Gesamtgüterverkehr entfielen auf Eil- u. Frachtgut im öffentlichen Verkehr . . . %	98,0	98,8	84,9	.	.
vom Gesamtgüterverkehr entfielen auf Dienstgut im öffentlichen Verkehr . . . . . %	0,6	1,1	14,7	.	.
im Gesamtverkehr geleistete Tonnenkilometer . . . Mill.	286,9	468,2	47 754,6	61,2	0,6
davon im Binnenverkehr geleistet . . . . . %	40,5	12,9	.	.	.
mittlere Versandweite einer t km	10,24	15,56	154,99	66,0	6,6
Tonnenkilometer je km Betriebslänge 1000	30,6	104,5	892,6	29,2	3,4
mittlere Versandweite im Binnenverkehr . . . . . km	9,16	15,32	.	59,8	.
Tonnenkilometer je Güterwagenachskilometer . . . . . t	2,43	3,54	3,52	68,7	69,0
Einnahmen im öffentlichen Verkehr . . . . . Mill. RM	30,06	40,82	1749,18	73,6	1,7
auf 1 Tonnenkilometer . Rpf	10,5	8,8	4,2	120	250
Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr einschl. Nebenerträgen Mill. RM	33,84	44,49	1815,18	76,0	1,9
in % der Gesamtverkehrseinnahmen	62,95	69,18	68,21	.	.
Einnahme je Wagenachskm Rpf	28,6	33,6	13,4	85	213

[1] Siehe Seite 358.

Während die Zahl der auf den Kleinbahnen beförderten Personen 5,8 % des Verkehrs der Reichsbahn ausmachte, entsprachen die auf den Kleinbahnen beförderten 27,9 Mill. t Güter etwa 9 % des Reichsbahnverkehrs. Wenn trotzdem bei den Kleinbahnen dem Güterverkehr eine geringere Bedeutung als dem Personenverkehr beizumessen ist, so liegt dies daran, daß die auf den Kleinbahnen beförderten Gütermengen durchschnittlich nur eine recht kurze Strecke, nämlich 10 km, auf ihr zurücklegten, während im Reichsbahngüterverkehr die mittlere Beförderungsweite 155 km betrug. Mit dem Verkehr der Reichsbahn verglichen, machten die auf den Kleinbahnen zurückgelegten Personenkilometer 2,0 % aus, die Gütertonnenkilometer aber nur 0,6 %. Noch stärker als der Personenverkehr beruht der Güterverkehr der Kleinbahnen auf Wechselverkehr mit der Reichsbahn; denn auf die zwischen 2 Kleinbahnstationen beförderte Gütermenge entfiel weniger als die Hälfte ihres Gesamtverkehrs. Bei den Privateisenbahnen ist der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtgüterverkehr jedoch noch erheblich geringer, was darauf beruhen dürfte, daß sie im Gegensatz zu den Kleinbahnen ganz überwiegend vollspurig sind, was den Wechselverkehr wesentlich erleichtert.

Die Angaben über den Binnenverkehr konnten für einige Kleinbahnen nicht gemacht und daher in die Statistik nicht aufgenommen werden. Sie wurden für die vorangehenden Zahlenübersichten ebenso wie einige Angaben über weitere Betriebsergebnisse mit ausreichender Genauigkeit geschätzt. Die Feststellung der Güterbeförderung im Binnenverkehr der Kleinbahnen (12,7 Mill t) ist insofern von Bedeutung, als sie wesentlich zur Vervollständigung der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen dient. Nach dieser Statistik, die lediglich die auf der Reichsbahn und den Privateisenbahnen beförderten Güter enthält, wurden 295,1 Mill. t im Jahre 1933 befördert; diese Zahl erhöht sich nunmehr durch Einbeziehung des Kleinbahnverkehrs auf 307,8 Mill. t, von denen mithin rd. 4 % auf den Binnenverkehr der Kleinbahn entfallen.

An der Zusammensetzung des Güterverkehrs der Kleinbahnen ist erwähnenswert, daß einerseits Expreßgut, andererseits Dienstgut einen weit geringeren Anteil ausmachen als bei den Eisenbahnen. Wie groß der Unterschied in der gesamten Güterverkehrsdichte bei den verschiedenen Bahngruppen ist, ergibt sich daraus, daß je km Betriebslänge auf den Privateisenbahnen mehr als 3mal soviel, auf der Reichsbahn fast 10mal soviel Tonnenkilometer gefahren wurden als auf den Kleinbahnen.

Unter welchen ungünstigen Bedingungen dieser an sich geringe Güterverkehr der Kleinbahnen abgewickelt wurde, erkennt man daran, daß je Wagenachskilometer nur 2,4 t befördert wurden, bei den Privateisenbahnen und bei der Reichsbahn aber 3,5 t. Die daraus entstehenden hohen Betriebskosten konnten nicht dadurch ausgeglichen werden, daß die Einnahmen je tkm bei den Kleinbahnen um 20% höher als bei den Privateisenbahnen und sogar 2½mal so hoch wie bei der Reichsbahn waren; denn allein dadurch, daß die Güter auf der Kleinbahn eine weit geringere Strecke zurücklegten, waren die Betriebskosten weit höher als bei den Eisenbahnen.

Betriebseinnahmen und -ausgaben.

	Klein-bahnen[1]	Privat-eisen-bahnen	Reichs-bahn	Kleinbahnen	
				der Privat-eisen-bahnen %	der Reichs-bahn %
Verkehrseinnahmen . . Mill. RM	53,72	64,31	2661,08	83,2	2,0
sonstige Einnahmen . . „	4,98	6,78	259,51	73,6	1,9
Gesamte Betriebseinnahmen . . . . . „	58,70	71,10	2920,59	82,4	2,0
auf 1 km Betriebslänge 1000RM	6,1	15,8	54,2	38,7	11,2
Betriebseinnahme je Wagenachskilometer . . . . . RM	0,21	0,24	0,13	88	162
Persönliche Ausgaben . Mill. RM	32,19	39,91	2116,32	80,7	1,5
Anteil derselben an den gesamten Betriebsausgaben . . . . %	58,2	59,96	67,93	.	.
Sächliche Ausgaben . . Mill. RM	23,23	26,65	999,32	57,7	1,5
Anteil derselben an den gesamten Betriebsausgaben . . . . %	41,8	40,04	32,07	.	.
Gesamte Betriebsausgaben Mill. RM	55,42	66,56	3115,64	83,2	1,8
auf 1 km Betriebslänge 1000 RM	5,8	14,8	57,8	39,1	10,0
Betriebszahl . . . . . %	94,4	93,6	106,7	.	.
Betriebsüberschuß . . . Mill. RM	3,28	4,54	136,0	72,0	.
auf 1 km Betriebslänge 1000 RM	0,34	1,01	2.53	33,6	.
Gesamte Beförderungssteuer Mill. RM (in vorstehenden Einnahmen und Ausgaben nicht enthalten)	3,21	3,97	179,0	81,1	1,8

[1] Siehe Seite 360.

Die hier betrachteten 293 Kleinbahnen haben im Jahre 1933 aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zusammen Einnahmen in Höhe von 53,7 Mill. RM erzielt; dieser Betrag erhöht sich um rd. 1/10 durch sonstige Einnahmen, die bei den Kleinbahnen etwa den gleichen Anteil an den gesamten Betriebseinnahmen (ohne Beförderungssteuer) ausmachten wie bei den Eisenbahnen. Wie gering im Vergleich mit den Eisenbahnen die Gesamteinnahmen der Kleinbahnen waren, ergibt sich daraus, daß bei ihnen je km Betriebslänge nur 6100 RM vereinnahmt wurden, dagegen bei den Privateisenbahnen der 2½-fache und bei der Reichsbahn sogar der 9-fache Betrag. Wenn man dagegen zum Vergleich der Betriebseinnahmen bei den verschiedenen Bahngruppen nicht die Länge des Bahnnetzes, sondern die Betriebsleistungen, heranzieht, so ergibt sich, daß bei den Kleinbahnen insgesamt je Wagenachskilometer 21 Rpf. vereinnahmt wurden; dieser Betrag war geringer als bei den Privateisenbahnen, aber um etwa die Hälfte höher als bei der Reichsbahn. Letzteres beruht besonders darauf, daß wegen der nur kurzen Strecken, die auf den Kleinbahnen zurückgelegt werden, die Fahrpreise und besonders die Frachten je km höher als bei der Reichsbahn sind.

Von den Betriebsausgaben entfielen bei den Kleinbahnen etwa 58 % auf persönliche und 42 % auf sächliche Ausgaben. Bemerkenswert ist, daß der Anteil der persönlichen Ausgaben an den gesamten Betriebsausgaben bei den Privateisenbahnen um ein geringes, bei der Reichsbahn jedoch wesentlich höher war als bei den Kleinbahnen. Aus dem Vergleich der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergibt sich für die Kleinbahnen zusammen eine Betriebszahl 94,4 %. Sie ist aber wesentlich günstiger als die der Reichsbahn im Jahre 1933 (106,7), jedoch ungünstiger als die der Privateisenbahnen (93,6). Der Betriebsüberschuß, der bei den 293 Kleinbahnen zusammen 3,28 Mill. RM betrug, war je km Bahnlänge mit 340 RM nur ⅓ so hoch wie bei den Privateisenbahnen. Zu diesem Betriebsüberschuß der Kleinbahnen traten erheblich höhere Zuschüsse aus Zinsbürgschaften und sonstigen Zuschußverpflichtungen, aus Subventionen, aus zu Betriebszwecken aufgenommenen Darlehen und aus den Erneuerungsrücklagen. Andererseits erforderten aber die Erneuerungsrücklagen und die Verzinsung und Tilgung der Vorzugsschuldverschreibungen und sonstigen Darlehen so erhebliche Beträge, daß, obgleich insgesamt nur wenig über ½ Mill. RM zur Zahlung von Gewinnanteilen für die Stamm- und Vorzugsaktien verwendet wurden, der Fehlbetrag, mit dem die 293 Kleinbahnen in das Jahr 1934 eintraten, rd. 13½ Mill. RM betrug und damit um fast 3 Mill. RM höher war als im vorangehenden Jahre.

Baukosten und Kapital von 259 Kleinbahnen mit 8435 km Eigentumslänge.

Baukosten	Mill. RM	559,54		
auf 1 km Eigentumslänge	in 1000 RM	66,3		
dagegen Private Eisenbahnen	„	129,0		
„ Reichsbahn	„	471,4		
verwendetes Anlagekapital	Mill. RM	547,99		
Das Anlagekapital wurde aufgebracht von:				
Reich	Mill. RM	7,22	in % =	1,2
Staat	„	75,15	„ =	13,8
Provinz	„	66,52	„ =	12,2
Kreisen	„	184,33	„ =	33,6
Nächstbeteiligten	„	84,14	„ =	15,4
in sonstiger Weise	„	130,63	„ =	23,8
Verzinsung des Anlagekapitals	%	0,60		
dagegen bei Privaten Eisenbahnen	%	0,87		
Erneuerungs- und Sonderrücklagen am Ende des Geschäftsjahres 1933	Mill. RM	43,57		
unter diesen 259 Kleinbahnen waren 190 Gesellschaften mit gewinnberechtigten Anteilen, bei denen die Zusammensetzung des Kapitals nachgewiesen wurde				
diese Gesellschaften hatten Stammaktien (Stammkapital)	Mill. RM	201,1		
auf diese wurden verteilt		0,48 Mill. RM = 0,24%		
diese Gesellschaften hatten Vorzugsaktien	„	21,36		
auf diese wurden verteilt		0,18 Mill. RM = 0,83%		

Die ungünstige Geschäftslage der meisten Kleinbahnen dürfte dazu beigetragen haben, daß die Betriebsausgaben und besonders die Aufwendungen zur Unterhaltung der Anlagen und Fahrzeuge im Verhältnis zu den aufgewandten Baukosten bei den Kleinbahnen erheblich geringer waren als bei den Privateisenbahnen und bei der Reichsbahn. Während die Baukosten je km Bahnlänge bei den Kleinbahnen 51 % bzw. 14 % der Baukosten der Privateisenbahnen bzw. der Reichsbahn betragen, haben die Betriebsausgaben je km, die die Kleinbahnen aufwenden konnten, nur einen Anteil von 39 bzw. 10 % des Betrages erreicht, den die Privateisenbahnen und die Reichsbahn an Betriebsausgaben aufgewendet haben. Das Verhältnis des Betriebsüberschusses zu dem von den jetzigen Eigentümern der Kleinbahnen aufgewendeten Anlagekapital von 548 Mill. RM stellt mit 0,6 % eine erheblich niedrigere Verzinsung dar, als sie sich bei

den Privateisenbahnen ergab (0,87 %). Infolgedessen konnten auch 190 Kleinbahnen mit gewinnberechtigten Anteilen, zusammen betrachtet, auf ihre Stammaktien nur einen Gewinn von durchschnittlich 0,24 % und auf ihre Vorzugsaktien einen Gewinn von 0,83 % verteilen. Demgegenüber betrug bei den 86 Privateisenbahnen mit gewinnberechtigten Anteilen die Verteilung auf die Stammaktien (Stammkapital) von zusammen 240 Mill. RM durchschnittlich 0,92 %; auf ihr Vorzugskapital von 18,6 Mill. RM verteilten sie durchschnittlich 1,34 %. Erwähnt sei, daß von den 190 Kleinbahnen überhaupt nur 16 Bahnen auf ihre Stammaktien einen Gewinn verteilen konnten und nur 2 Bahnen mehr als 3½ %, nämlich die Bunzlauer Kleinbahn 6 % und die Marienborner 8 %.

Angestellte und Arbeiter.

	bei den Kleinbahnen[1]	bei den Privateisenbahnen	bei der Reichsbahn
Zahl der Angestellten	5 587	7 610	277 806
Zahl der Arbeiter	9 635	7 720	315 627
zusammen	15 222	15 330	593 433
auf 1 km Betriebslänge	1,59	3,41	11,01
auf 1 Million Wagenachskilometer	54	52	26

Die meist ungünstige finanzielle Lage der Kleinbahnen und auch der Privateisenbahnen ist zum Teil offenbar darauf zurückzuführen, daß die Zahl der von ihnen beschäftigten Angestellten und Arbeiter im Verhältnis zu ihren Betriebsleistungen (Wagenachskilometern) recht hoch ist, nämlich doppelt so hoch wie bei der Reichsbahn. Wenn der Unterschied in den im Verhältnis zu den gefahrenen Wagenachskilometern aufgewendeten persönlichen Kosten zwischen Kleinbahn und Reichsbahn wenig geringer war, so liegt dies wohl daran, daß bei der Reichsbahn — und ebenso bei den Privateisenbahnen — von der gesamten Belegschaft ein erheblich größerer Teil auf die höher bezahlten Beamten und Angestellten entfiel als bei den Kleinbahnen.

[1] Siehe Seite 363.

Unfälle beim Bahnbetrieb.

	Kleinbahnen[1])	Privateisenbahnen	Reichsbahn
Gesamtzahl der Unfälle	361	92	2046
je 1 Million Wagenachskilometer	1,3	0,3	0,09
je 100 km Bahnlänge	3,8	2,0	3,8
getötete Reisende	0	0	69
verletzte Reisende	121	35	339
zusammen verunglückte Reisende je 1 Million beförderter Personen	1,7	0,8	0,3
verunglückte Bedienstete	120	16	972
je 100 Angestellte u. Arbeiter	0,8	0,1	0,16
alle verunglückten Personen	336	106	1785
je 1 Million Wagenachskilometer	1,2	0,35	0,08
je 100 km Bahnlänge	3,5	2,4	3,5

Trotz der im Verhältnis zum Betriebsumfang großen Zahl der Bediensteten war die Zahl der bei den Kleinbahnen verunglückten Personen im Verhältnis zu dem Betriebsumfang 15mal so hoch wie bei der Reichsbahn. Die Zahl der bei den Kleinbahnen verunglückten Personen verteilte sich zu annähernd gleichen Teilen auf die Bediensteten, auf die Reisenden und auf fremde Personen. Es ist besonders hervorzuheben, daß die Zahl der verunglückten fremden, d. h. am Bahnverkehr unbeteiligten, Personen, bezogen auf die Zahl der gefahrenen Wagenachskilometer, bei den Kleinbahnen 20mal so groß war wie bei der Reichsbahn und doppelt so hoch wie bei den Privateisenbahnen. Dies liegt offenbar an der großen Zahl der unbewachten Bahnübergänge bei den Kleinbahnen. Dies geht auch daraus hervor, daß von der Gesamtzahl von 361 Betriebsunfällen bei den Kleinbahnen allein 150 im Überfahren von Fuhrwerken bestanden.

Nachdem im Vorangehenden die Statistik nach den verschiedenen Gesichtspunkten hin ausgewertet worden ist und die wichtigeren Ergebnisse, die sich dabei für alle Kleinbahnen insgesamt feststellen ließen, mit denen der Privateisenbahnen und der Reichsbahn verglichen wurden, soll nunmehr noch aus der großen Zahl der Kleinbahnen eine Reihe der wichtigeren herausgegriffen werden; dies erscheint um so mehr angebracht, als, wie eingangs schon ausgeführt, Ausdehnung und wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Kleinbahnbetriebe sehr verschieden sind. Wie die vorstehende Zahlenübersicht zeigt, entfallen auf die 14 Klein-

[1] Siehe Seite 364.

bahnen, die eine Länge von je mehr als 100 km haben, 20 % der gesamten Bahnlänge der 293 Kleinbahnen. Diese 14 längsten Bahnen sind jedoch durchaus nicht die verkehrsreichsten, denn auf sie kamen nur 8 % der von allen Bahnen geleisteten Personenkilometer und nur 15 % der Tonnenkilometer. Unter ihnen weist einen besonders starken Personenverkehr die Moseltalbahn auf; nächst ihr ist der rege Personenverkehr auf den Stolper Kreisbahnen hervorzuheben. Die größten Gütermengen wurden unter diesen 14 Kleinbahnen auf der Kleinbahn Genthin und auf der Altmärkischen Kleinbahn befördert; nach dem Umfang der geleisteten tkm sind neben ihnen die Greifenberger Kleinbahnen, die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, die Schleswiger Kreisbahn und die Oderbruchbahn zu nennen. Die höchsten Betriebseinnahmen erzielte unter diesen 14 Bahnen die Moseltalbahn, für die jedoch auch das weitaus höchste Anlagekapital angewendet wurde; ihre Betriebsergebnisse waren daher wenig günstig.

Neben diesen 14 Bahnen, die über das größte Bahnnetz verfügen, sind in der nachstehenden Übersicht noch die 16 Bahnen aufgeführt, die die höchsten Betriebseinnahmen, nämlich mehr als ½ Mill. RM, erzielten. Auf diese 16 Bahnen, die nur 7,4 % der gesamten Kleinbahnlänge ausmachen, entfielen 23 % der Betriebseinnahmen sämtlicher 293 Kleinbahnen. Unter ihnen hatte den weitaus regsten Personenverkehr die Kleinbahn im oberschlesischen Industriegebiet, die allein mehr als ein Siebentel des Personenverkehrs sämtlicher Kleinbahnen zusammen bewältigte. Nächst ihr war der Personenverkehr am stärksten bei der Barmer Bergbahn, bei den elektrischen Bahnen der Kreise Bonn, bei der Frankfurter Lokalbahn und bei der Samlandbahn; erst dann folgt die vorher erwähnte an Ausdehnung weit größere Moseltalbahn. Nach dem Umfang des Güterverkehrs stehen weit voran die Wanner Hafenkleinbahn und die Kleinbahn Dortmund, die bei einer Bahnlänge von zusammen nur 29 km mehr als ein Achtel der auf den 293 Kleinbahnen zusammen beförderten Gütermenge beförderten. Nächst diesen beiden Hafenbahnen, deren Bedeutung auf dem Umschlagsverkehr von Massengütern auf Binnenschiffe beruht, sind als Kleinbahnen mit erheblichem Güterverkehr die Bahnen der Stadt Neuß (ebenfalls überwiegend Hafenverkehr), die Moerser Kreisbahnen, die Halle-Hettstedter Eisenbahn, die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn und die Bunzlauer Kleinbahn zu nennen; erst nach diesen folgt nach dem Umfang der Gütermenge die Kleinbahn Genthin.

Unter den einzeln aufgeführten 30 Bahnen hatte die weitaus größten Betriebseinnahmen, obgleich sie lediglich dem Personenverkehr diente, die Kleinbahn im oberschlesischen Industriegebiet. Ihr folgen die

Angaben über einige größere Kleinbahnen.

Kleinbahnen, deren Betriebslänge je mehr als 100 km beträgt	Eigentumslänge km	Zahl der beförderten Personen in 1000	Geleistete Personenkilometer in Mill.	Gesamtgüterverkehr in 1000 t	Geleistete Tonnenkilometer in Mill.	Gesamte Betriebseinnahmen in 1000 RM	Gesamte Betriebsausgaben in 1000 RM	Verwendetes Anlagekapital in Mill. RM	Zahl der Angestellten und Arbeiter
Altmärkische Kleinbahn	127	228	2,40	288	4,68	721	625	5,89	175
Kleinbahn Genthin	154	134	2,60	371	4,76	669	573	6,40	187
Moseltalbahn	102	944	15,93	93	2,84	831	826	19,38	203
Oderbruchbahn	117	161	2,41	167	4,32	515	572	4,20	166
Schleswiger Kreisbahn	108	259	3,13	79	4,46	573	641	6,99	163
Stolper Kreisbahnen	125	306	6,74	160	2,98	615	580	5,09	210
zus. 6 Vollspurbahnen	733	2 032	33,21	1 158	24,04	3 924	3 817	47,95	1 104
je km Bahnlänge	.	2,76	0,045	1,58	0,033	5,35	5,21	0,065	1,5
Greifenberger Kleinbahnen	168	249	2,74	151	5,01	601	590	7,58	199
Kleinbahnen Kreis Jerichow	124	140	3,93	178	2,35	397	374	2,46	139
Köslin-Belgarder Kleinbahn	118	48	0,80	46	0,80	157	184	3,84	76
Kolberger Kleinbahnen	123	120	1,56	94	2,64	403	366	3,81	142
Meckl.-Pommersche Schmalspurbahn.	217	78	1,01	223	4,83	682	553	3,41	262
Insterburger Kleinbahn.	221	89	1,51	180	3,11	433	448	.	161
Rastenburger Kleinbahnen	127	97	1,50	74	1,47	241	274	.	88
Saatziger Kleinbahnen	120	127	2,17	140	1,98	355	427	4,85	188
zus. 8 Schmalspurbahnen.	1 218	948	15,22	1 086	22,19	3 269	3 216	38,62[1]	1 255
je km Bahnlänge	.	0,78	0,012	0,89	0,018	2,68	2,64	0,032	1,03
obige 14 Bahnen zus.	1 951	2 980	48,43	2 244	46,23	7 193	7 033	86,57	2 359
je km Bahnlänge	.	1,53	0,025	1,15	0,024	3,68	3,61	0,044	1,21
alle Kleinbahnen[2]	9 555	72 366	588,36	27 898	286,92	58 703	55 419	642,02[1]	15 222
je km Bahnlänge	.	7,59	0,061	2,935	0,03	6,145	5,80	0,067	1,59
von allen Kleinbahnen entfällt auf die obigen 14 Bahnen in %	20,4	4,1	8,2	8,0	15,0	12,3	12,6	13,5	15,5
weitere Bahnen mit einer Betriebseinnahme von > 1 Mill. RM:									
Halle-Hettstedter Eisenbahn	63	680	5,87	522	5,17	1 106	901	9,25	235
Kleinbahn im oberschles. Industriegebiet	39	10 731	41,32	—	—	1 819	1 044	.	341
Wanner Hafen-Kleinbahn.	15	—	—	2 204	7,00	1 073	497	11,81	110
Barmer Bergbahn	45	5 418	29,67	35	0,16	1 242	1 221	8,37	279
zus. 4 Bahnen.	162	16 829	76,86	2 761	12,33	5 240	3 663	32,61[1]	965
je km Bahnlänge	.	104,0	0,474	17,1	0,076	32,35	22,65	0,202	5,96
weitere Bahnen mit einer Betriebseinnahme von > 0,5 Mill. RM:									
Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn	27	619	5,72	202	1,32	611	592	5,52	209
Bunzlauer Kleinbahn.	60	197	2,19	421	5,75	656	508	4,00	124
Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt und Land u. d. Siegkreises	23	3 456	25,23	—	—	797	970	5,44	218
Frankfurter Lokalbahn	21	2 595	17,34	41	0,28	741	752	5,69	148
Kleinbahn Celle—Soltau und Munster	82	251	4,19	150	5,19	614	505	3,72	161
Kleinbahn Dortmund	14	—	—	1 360	11,32	627	357	6,16	84
Moerser Kreisbahnen	35	364	2,84	961	7,97	897	709	7,16	136
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn	33	142	2,57	492	8,38	705	488	3,10	125
Prenzlauer Kreisbahnen	96	133	2,24	198	2,73	681	561	4,79	170
Samlandbahn	47	949	24,77	47	1,03	726	650	6,12	184
Bahnen d. Stadt Neuß	22	—	—	1 090	5,45	719	465	3,75	119
Ruhr-Lippe-Kleinbahnen	97	557	5,87	162	2,19	506	474	1,11	189
zus. 12 Bahnen	557	9 263	92,96	5 124	51,60	8 280	7 031	56,56	1 867
je km Bahniänge	.	16,65	0,167	9,2	0,093	14,85	12,65	0,102	3,35
alle 30 Bahnen zus.	2 670	29 072	218,25	10 129	110,16	20 713	17 727	175,74	5 191
je km Bahnlänge	.	10,9	0,082	3,8	0,041	7,79	6,65	0,066	1,96
von allen Kleinbahnen entfallen auf diese 30 Bahnen in %	28,0	40,2	37,3	36,3	38,4	35,4	32,0	27,3	34,2

[1] Einschl. des geschätzten Anlagekapitals von Bahnen, für die Angaben darüber fehlen.

[2] Ohne die 5 Kleinbahnen, die vornehmlich Straßenbahnbetrieb haben.

Barmer Bergbahn, die Halle-Hettstedter Bahn, die Wanner Hafenbahn, die Moerser Kreisbahnen und die Moseltalbahn. Für die 4 Kleinbahnen, die im Jahre 1933 Betriebseinnahmen von je mehr als 1 Mill. RM erzielten, ergibt sich zusammen die recht günstige Betriebszahl von 70 %. Für die 12 Bahnen, die je eine Betriebseinnahme von ½—1 Mill. RM hatten, aber kürzer als 100 km waren, betrug die Betriebszahl 85 %, während sie auf den 14 Bahnen von je mehr als 100 km Länge durchschnittlich 98 % betrug. Für die übrigen einzeln in der Statistik aufgeführten 263 Kleinbahnen meist geringerer Verkehrsbedeutung ergibt sich eine durchschnittliche Betriebsziffer von 99 % gegenüber dem Durchschnitt für sämtliche Bahnen von 94,5 %.

Wenn auch das deutsche Kleinbahnnetz sich auf 298 Kleinbahnen verteilt, so befindet sich unter diesen Bahnen doch eine größere Anzahl, die demselben Eigentümer gehören. So besitzt die Vereinigte Kleinbahnen A.-G. in Frankfurt (Main) 6 Kleinbahnen, die Stadt Köln 7 und die Ostpreußische Kleinbahnen A.-G. in Königsberg 10 Kleinbahnen. Letztere besitzt mit diesen 10 Bahnen ein Kleinbahnnetz von 699 km. Mit diesem Besitz mehrerer Bahnen war jedoch keine günstigere Gestaltung der Betriebsergebnisse verbunden, denn aus dem Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergab sich 1933 bei der Ostpreußischen Kleinbahnen-A.-G. eine Betriebszahl von 106 %, bei den Bahnen der Stadt Köln eine solche von 108 %. Aber auch in den Fällen, wo eine größere Anzahl von Kleinbahnen von demselben Betriebsführer betrieben wurde, haben sich meist keine günstigeren finanziellen Ergebnisse erzielen lassen. Dies geht aus der nachstehenden Zahlenübersicht hervor, aus der sich u. a. folgendes ergibt:

Von den 15 Betriebsführern, die 3 oder mehr Kleinbahnen gemeinsam betrieben haben, wurden mehr als die Hälfte sämtlicher deutscher Kleinbahnen und 55 % des gesamten deutschen Kleinbahnnetzes verwaltet. Unter diesen hatten einen besonders ausgedehnten Betrieb die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft in Königsberg, zu der auch die vorerwähnte Ostpreußische Kleinbahnen-A.-G. gehört, sodann die G. m. b. H. Lenz & Co. Berlin, das Landeskleinbahnamt der Provinz Hannover, das Landesverkehrsamt der Provinz Brandenburg und die Kleinbahnabteilung der Provinzialverwaltung der Provinz Sachsen. Diese 5 Betriebsführer betrieben zusammen ein Kleinbahnnetz von 3260 km, d. h. ⅓ der gesamten deutschen Kleinbahnstrecken. Unter ihnen aber konnte lediglich die G. m. b. H. Lenz & Co. etwas günstigere Betriebsergebnisse erzielen, nämlich für ihre 19 Bahnen zusammen eine Betriebszahl von 89 %. Für die vom Landesverkehrsamt der Provinz Brandenburg betriebenen

Betriebsführer mit mehr als 2 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Bezeichnung des Betriebsführers	Zahl der Bahnen	Eigentumslänge km	Betriebseinnahmen in 1000 RM	Betriebsausgaben in 1000 RM	Überschuß (+) bzw. Fehlbetrag (−) in 1000 RM
Deutsche Reichsbahn	5	45,12	286,0	261,0	+ 25,0
Kleinbahnabt. Provinzialverwaltung Prov. Sachsen, Merseburg	17	494,56	2 001,3	1 808,9	+ 192,4
Landesverkehrsamt Provinz Brandenburg, Berlin	19	573,51	2 135,5	2 362,8	— 227,3
Landeskleinbahnamt Provinz Hannover, Hannover	19	638,86	822,3	841,1	— 18,8
Stadt Köln	7	56,83	2 803,3	3 022,5	— 219,2
Vereinigung hinterpommerscher Kleinbahnen, Stettin	5	393,47	1 271,3	1 216,2	+ 55,1
Vereinigung der mittelpommerschen Kleinbahnen, Stettin	6	357,77	1 496,3	1 528,2	— 31,9
Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen, Stettin	9	502,71	1 691,7	1 653,3	+ 38,4
Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co. GmbH., Berlin	3	89,31	406,1	430,3	— 24,2
Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk Essen	5	97,82	836,7	816,7	+ 20,0
Vereinigte Kleinbahnen A.G. Frankfurt (Main)	6	171,26	1 032,9	973,3	+ 59,6
Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft A.G. Frankfurt (Main)	8	158,56	1 221,3	1 197,3	+ 24,0
Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH. Berlin	13	374,61	1 578,6	1 578,2	+ 0,4
Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft Königsberg (Pr.)	16	873,92	2 828,4	2 814,6	+ 13,8
G.m.b.H. Lenz & Co. Berlin	19	677,39	4 105,9	3 664,9	+ 441,0
zusammen	157	5 505,70	24 517,6	24 169,3	+ 348,3
alle nebenbahnähnlichen Kleinbahnen	298	9 930,47	76 710,3	72 262,9	+ 4447,4
Anteil der obengenannten daron %	52,7	55,3	32,0	33,2	7,8
alle nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ohne diejenigen, die auch vornehmlich Straßenbahnbetrieb durchführen	293	9 554,82	58 703,2	55 419,3	+ 3283,9

19 Bahnen ergab sich die außerordentlich ungünstige Betriebsziffer von 111 %. Auch für die 157 Bahnen dieser 15 großen Betriebe zusammen ergab sich die ungünstige Betriebszahl von 99 %, während diese für die übrigen 136 Bahnen, die zum großen Teil kleine Betriebe darstellten, mit 91,6 % erheblich günstiger war.

Unter den 298 Kleinbahnen befanden sich 239 Bahnen, die Gesellschaften mit gewinnberechtigten Anteilen waren. Von diesen Gesellschaften gehört eine dem Hamburgischen Staat, 11 Kreisen (auch Stadtkreisen), 14 den Nächstbeteiligten (meist Gemeinden), 39 sonstigen Eigentümern, während bei 174 Bahnen die Anteile sich in Händen mehrerer der genannten Gruppen befanden. Von den übrigen 59 Gesellschaften ohne gewinnberechtigtes Stammkapital gehörten 2 dem Hamburgischen Staat, 44 Kreisen (auch Stadtkreisen), 11 den Nächstbeteiligten und 2 sonstigen Eigentümern. Unter den 239 Kleinbahnen mit gewinnberechtigten Anteilen waren an 174 Bahnen die Kreise, an 97 die Nächstbeteiligten (meist Gemeinden) finanziell beteiligt; an 147 ferner der Staat, an 128 die Provinzialverbände. Nur bei 19 dieser Kleinbahnen war auch das Reich mit einem Teil des Stammkapitals beteiligt.

Die Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Von

Dr. W. Berchtold, Bern.

Teil I: Einleitung.

1. Kapitel: Die verkehrspolitischen Voraussetzungen.

Wie alle andern Länder der Welt, so ringen auch die Vereinigten Staaten von Amerika mit der Lösung des im letzten Jahrzehnt akut gewordenen Transport- und Verkehrsproblems. Die Aufgabe ist in Amerika in mancher Beziehung schwieriger als anderswo. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten befinden sich fast ausschließlich im Besitz von privaten Gesellschaften. Im Unterschied zu andern Ländern, die beim Privatbahnsystem verblieben sind (z. B. Frankreich), überließen die Vereinigten Staaten ihre Bahnen bis in die letzten Jahre ausschließlich dem privaten Kapitalmarkt. Die Bahngesellschaften konnten infolgedessen nur dann erfolgreich auf dem Kreditmarkt auftreten, wenn den von ihnen gesuchten Krediten eine gewisse Rentabilität gesichert war. Daraus ergab sich für sie die Notwendigkeit, die Betriebsausgaben so stark herabzudrücken, daß der herausgewirtschaftete Betriebsüberschuß genügte, um die festen Verpflichtungen zu erfüllen. War das nicht der Fall, dann fanden sie auf dem Kapitalmarkt keine Mittel, um notwendige Neuanschaffungen zu finanzieren oder fällige Verbindlichkeiten einzulösen. Die einzige Möglichkeit bestand dann in der Beschreitung des Konkurs weges, um die notwendige Konsolidation herbeizuführen.

Bis zum Jahre 1931 war das Betriebseinkommen der Bahnen 1. Klasse in ihrer Gesamtheit betrachtet genügend, um die festen Verbindlichkeiten zu erfüllen (während sich das Aktienkapital größtenteils schon vorher ohne oder mit einer sehr geringen Dividende begnügen mußte). Die Jahre 1932, 1933 und 1934 haben nun aber bedeutende Defizite gebracht, welche die Kreditfähigkeit der Bahnen zu erschüttern drohen. Aus dieser Lage muß dringend ein Ausweg gefunden werden, denn auch in Amerika ist man sich vollkommen darüber klar, daß die Bahnen ein Transportinstrument sind, auf das die Nation unter keinen Umständen verzichten kann.

Dieser Umstand ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Automobilisierung in keinem Lande so weit fortgeschritten ist wie in den Vereinigten Staaten von Amerika. Hier hat zuerst jene Massenfabrikation von Automobilen eingesetzt (Ford), die die Produktionskosten dieses Verkehrsmittels so außerordentlich herabsetzte, daß die Haltung eines Automobils auch für den kleinen Mann zur Selbstverständlichkeit wurde. So entfällt denn heute auf jeden sechsten Einwohner des Landes ein Automobil. Sind die außeramerikanischen Länder auch noch mehr oder weniger weit von diesem Zustand entfernt, so zeigt gerade das Beispiel der Vereinigten Staaten, daß sie wahrscheinlich noch mit einer stark fortschreitenden Automobilisierung rechnen müssen. Die Wege, die Amerika zur Lösung der herrschenden Transportkrise zu gehen sucht, sind deshalb für sie von besonderem Interesse.

Für die amerikanischen Bahnen stellt sich das Konkurrenzproblem im allgemeinen in derselben Weise wie in allen andern Ländern der Welt. Auch hier sind die Eisenbahnen einer besonderen Gesetzgebung unterstellt, die ihre Bewegungsfreiheit im Konkurrenzkampf weitgehend hemmt und die ihnen schwerwiegende Lasten auferlegt. Es ging lange, bis man sich in den Vereinigten Staaten davon überzeugte, daß der Betrieb der Eisenbahnen nicht der freien Privatinitiative überlassen werden kann. Anfänglich glaubte man, daß das öffentliche Interesse auch im Eisenbahnwesen am besten durch die freie Konkurrenz gewahrt werde. Kein anderes Land kann mit soviel praktischer Erfahrung die üblen Folgen belegen, die sich aus diesem Zustand ergeben, wie die amerikanische Union. Die Freiheit in der Tarifbildung gab den Eisenbahnen unbeschränkte Macht über das gesamte Wirtschaftsleben. Die ungehinderte Konkurrenz zwischen den verschiedenen Bahngesellschaften führte aber unweigerlich zum gegenseitigen finanziellen Ruin (cut throat competition). Mit ungeheuren Verlusten wurde in Amerika diese Erfahrung erkauft.

Im Jahre 1887 wurde die Interstate Commerce Act erlassen, die den unhaltbaren Zuständen im Eisenbahnwesen ein Ende bereiten sollte[1]. Die Bahnen wurden im Hinblick auf Tarifpflicht strengen Bestimmungen unterworfen, deren Durchführung die damals geschaffene Interstate Commerce Commission (I. C. C.) zu überwachen hatte.

Eine solche in die Handels- und Gewerbefreiheit tief eingreifende Regelung war eine unerhörte Neuerung in der amerikanischen Gesetzgebung. Und auch jetzt wurde der Grundsatz der Konkurrenz im Eisenbahnwesen nicht aufgegeben. Die Tarifunterbietung als Mittel des Konkurrenzkampfes wurde zwar weitgehend ausgeschaltet, die Konkurrenz als solche blieb aber bestehen und sollte zur gegenseitigen Leistungsverbesserung und -überbietung anspornen. Der für die allgemeine Wirtschaft erlassenen Antitrust-Gesetzgebung entsprach die sog. Anti-pooling-clause der Interstate Commerce Act, durch die die Bildung von Tarif- und Betriebsgemeinschaften sowie andere Zusammenschlüsse weitgehend verboten wurden.

Das ist in großen Zügen das rechtliche Regime, unter dem die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten stehen.

Seit dem Kriege hat die Transportwirtschaft eine tiefgreifende Umgestaltung erfahren. Auf den Umfang der Automobilisierung der Vereinigten Staaten wurde bereits hingewiesen. Der Einrichtung regelmäßiger Autobusbetriebe standen keine rechtliche Schranken im Wege, so daß bald zwischen allen wichtigeren Zentren Autobuslinien in Konkurrenz zu den Bahnen in Betrieb gesetzt wurden. Sie standen unter dem Regime völliger Konkurrenzfreiheit. Heute fahren Autobusse mit Speise- und Schlafeinrichtung quer durch den Kontinent von der atlantischen zur pazifischen Küste. Das Resultat davon ist, daß die Eisenbahnen in den letzten zwölf Jahren zwei Drittel ihres Personenverkehrs verloren haben und daß dieser auf den Stand von 1900 zurückgesunken ist[2]. Der Lastwagen nahm einen ähnlichen Aufschwung und auch er konkurrenziert die Bahnen in voller Freiheit von tarifarischen und betrieblichen Gesetzesvorschriften.

Das gesamte, in den Bahnen der Vereinigten Staaten investierte Kapital wird auf rund 26 Milliarden Dollar geschätzt. Mindestens eben-

[1] Nach der amerikanischen Verfassung ist der Bund nur befugt, den Verkehr, der sich über die Grenzen der Einzelstaaten bewegt, gesetzlich zu regeln; der innerstaatliche Verkehr untersteht dagegen der Gesetzgebungshoheit des Einzelstaates.

[2] Zu diesem Verkehrsverlust hat allerdings das Privatautomobil mehr beigetragen als die öffentlichen Autobusse.

so groß sind die Mittel, welche seit dem Jahre 1920 für Automobile, Garagen, Tankanlagen usw. aufgewendet wurden. Der Gesamtaufwand für die Landstraßen belief sich im Zeitabschnitt 1923—1931 auf 11,7 Milliarden $. Eigentliche Autostraßen besitzt Amerika keine. Der allgemeine Steuerzahler bringt einen großen Teil des Landstraßenaufwandes auf. Im Jahre 1931 betrug dieser Anteil 56 %[1].

Das Transportproblem beschränkt sich aber in Amerika nicht auf die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße. Die Binnenschifffahrt auf den großen Flüssen und Kanälen des Landes stellt einen bedeutenden Transportfaktor dar. Zu ihr gesellt sich die Schiffahrt auf den großen Seen und die Küstenschiffahrt. Unter Benützung des Panamakanals stellt die letztere eine spürbare Konkurrenz der Eisenbahnen im transkontinentalen Verkehr dar.

Das rechtliche und finanzielle Regime der Schiffahrt ist ungefähr dasselbe wie beim Straßenverkehr. Die Kanäle werden mit staatlichen Mitteln oder wenigstens mit staatlicher Unterstützung gebaut, die Befahrbarkeit von Flüssen und Kanälen wird mit Hilfe staatlicher Subventionen aufrechterhalten. Straßen und Wasserstraßen sind öffentliche Fahrbahnen, die von den Eigentümern privater Fahrzeuge benützt werden. Die Beiträge, die von ihnen geleistet werden, reichen nicht aus, um alle Kosten der Fahrbahn zu decken. In den Jahren 1906 bis 1933 wurden 785 Millionen $ öffentlicher Subsidien an die Wasserstraßen ausgerichtet[2].

Wie der Straßenverkehr, so steht auch die Schiffahrt unter dem Regime der vollständigen Freiheit der Konkurrenz. Sie ist somit gegenüber den Eisenbahnen in dieser Beziehung ebenfalls im Vorteil.

Einen weiteren bedeutenden Wettbewerbsfaktor im amerikanischen Gütertransport stellen die großen, Tausende von Meilen langen Rohrleitungen (pipe-lines) für Öl, Petrol usw. dar. Auch der Transport elektrischer Energie durch Übertragungsleitungen fällt als Konkurrenzfaktor ins Gewicht.

Schließlich nimmt auch die Luftschiffahrt einen immer größern Aufschwung und tritt mit dem Langstrecken-Personenverkehr auf Schiene und Straße erfolgreich in Wettbewerb.

Die Konkurrenten, gegen die sich die amerikanischen Eisenbahnen wehren müssen, sind also sehr zahlreich.

---

[1] Gemäß einer Darstellung des „Bureau of Railway Economics" über den Automobilverkehr Amerikas. Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 874.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1009.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die approximative Verteilung des Gesamtgüterverkehrs auf die verschiedenen Transportmittel im Jahre 1932:

	in 1000 t	%	in 1000 Tonnenmeilen	%
Eisenbahnen	678 854	53,9	235 308 251	73,9
Große Seen-Schiffahrt	39 544	3,1	24 733 878	7,8
Röhrenleitungen (Erdöl)	80 029	6,3	19 600 000	6,2
Überland-Lastwagenverkehr	299 768	23,8	29 976 800	9,4
Binnenschiffahrt[1]	151 276	12,0	7 904 910	2,5
Elektrische Bahnen und Flugzeuge	11 661	0,9	583 260	0,2
		100,0		100,0

Dabei ist allerdings zu beachten, daß die Eisenbahnen im Jahre 1929 noch 1 419 383 000 Gütertonnen beförderten. Auch der Massenverkehr auf den großen Seen ist in den letzten Jahren außerordentlich stark zurückgegangen. Ein allgemeiner wirtschaftlicher Wiederaufschwung würde durch die Vermehrung der großen Massentransporte die obigen Verhältnisse etwas ändern.

Für die Eisenbahnen besteht der Hauptübelstand darin, daß ihre beiden wichtigsten Konkurrenten, das Auto und die Schifffahrt, nicht den gleichen gesetzlichen Bindungen (regulation) unterworfen sind wie sie selbst.

2. Kapitel: Die Finanzlage der Bahnen.

Einige Zahlen mögen die Bedeutung und die Lage der amerikanischen Bahnen erläutern. Gegenwärtig hat das amerikanische Bahnnetz eine gesamte Betriebslänge von rund 244 000 Meilen (= rund 392 000 Kilometer). Das Netz ist in den letzten Jahren etwas zurückgegangen; es erreichte im Jahre 1916 mit rund 254 000 Meilen (= rund 408 000 km) seinen größten Umfang. Im Jahre 1933 wurden 1876 Meilen (= 3018 km) Bahnlinien aufgelassen; im Jahre 1934 betrug der Rückgang 1995 Meilen (= 3210 km). Das war die größte, in einem Jahre bisher verzeichnete Verminderung des Eisenbahnnetzes. Ferner wird gemeldet, daß in diesem Jahre sozusagen keine zusätzlichen Spuren gebaut wurden.

Die gesamten Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben der Bahnen 1. Kl.[2] zeigen folgendes Bild:

	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben
1920	6 178 500 000 $	5 827 600 000 $
1929	6 279 500 000 $	4 506 000 000 $
1930	5 281 000 000 $	3 931 000 000 $
1933	3 095 000 000 $	2 249 000 000 $
1934	3 250 000 000 $	2 440 000 000 $

[1] Ohne Küsten- und Panamakanal-Schiffahrt.

[2] Bahnen 1. Kl. sind solche mit über 1 Million $ jährlicher Einnahmen.

Bemerkenswert ist zunächst der Rückgang der Betriebsausgaben vom Jahre 1920 bis zum Jahre 1929, der bei ungefähr gleichbleibenden Betriebseinnahmen 1 321 600 000 $ (= 22,4 %) betrug. Wenn in Amerika gegen die Bahnen bisweilen der Vorwurf erhoben wird, sie hätten in dieser Zeit keine Fortschritte gemacht, so beweisen diese Zahlen deutlich das Gegenteil.

Nach dem Jahre 1929 setzte der große Einnahmenrückgang ein, der kaum in einem andern Lande ein solches Ausmaß erreicht hat wie in Amerika. Bis zum Jahre 1933 betrug der Rückgang 3 083 500 000 $ oder 49,9 %. Das Jahr 1934 brachte unter der Wirkung der National Industrial Recovery Act (N.R.A.) des Präsidenten Roosevelt eine Mehreinnahme von 155 000 000 $ oder 4,8 %.

Geradezu erstaunlich ist der Umstand, daß es den amerikanischen Bahnen in der Zeitspanne 1929/33 gelungen ist, die Betriebsausgaben im gleichen Maß zu senken, wie die Einnahmen zurückgingen. Dieses Resultat ist allerdings auch auf Kosten der ordnungsmäßigen Unterhaltung erreicht worden. Die Senkung der Betriebsausgaben betrug im genannten Zeitraum 2 257 000 000 $ oder 50,1 %. Dagegen brachte das Jahr 1934 eine fühlbare Erhöhung der Betriebsausgaben um 191 000 000 $ oder 8 %. Trotz der vermehrten Betriebseinnahmen ist also das finanzielle Ergebnis des Jahres 1934 schlechter als dasjenige des Jahres 1933, da die Betriebsausgaben wesentlich stärker anstiegen als die Betriebseinnahmen. Diese Erscheinung ist auf die erhöhten Materialpreise als Folge der N.R.A. und auf erhöhte Personalausgaben zurückzuführen. Das finanzielle Endergebnis der letzten drei Jahre zeigt folgendes Bild:

	1932	1933	1934
Betriebsüberschuß	326 000 000 $	474 000 000 $	450 000 000 $
Fehlbetrag zur Deckung der festen Kapitalkosten	139 204 000 $	5 863 000 $	35 000 000 $
Betriebskoeffizient	76,9 %	72,7 %	75,0 %
Mittlere Verzinsung des gesamten Anlagekapitals	1,25 %	1,83 %	1,73 %

Wie bereits erwähnt, beträgt das in den Bahnen investierte Kapital rund 26 Milliarden $. Das buchmäßig ausgewiesene Kapital der Bahnen 1. Kl. betrug im Jahre 1932 noch rund 19 Milliarden $. Die Bahnen 2. und 3. Kl. weisen zusammen ein buchmäßiges Anlagekapital von etwas mehr als 400 Millionen $ auf. Die Differenz zum angegebenen investierten Gesamtkapital stellt den Betrag dar, der im Laufe der Zeit bei Sanierungen und Konkursen verlorengegangen ist.

Vom ausgewiesenen Anlagekapital der Bahnen 1. Kl. entfallen 8,2 Milliarden $ (43 %) auf Aktien und 10,8 Milliarden $ (57 %) auf Obligationen. Die Interstate Commerce Commission wies in ihrem Jahresbericht von 1933 auf das bedenkliche Anwachsen der festen Verschuldung der Bahnen hin. Die festen Verpflichtungen erfordern einen jährlichen Zinsendienst von über 500 Millionen $.

Der Personalbestand der Bahnen 1. Kl. betrug im Oktober 1934 1 028 000 Mann, gegenüber 1 042 000 Mann im Oktober 1933 und 1 749 000 Mann im Oktober 1929.

Diese Zahlen geben einen kurzen Überblick über die finanziellen Schwierigkeiten, in die die amerikanischen Bahnen in den letzten Jahren geraten sind.

Die Bahnen versuchten zunächst, die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung auf dem Wege der Selbsthilfe zu überwinden.

Im Jahre 1932 gründeten sie durch freie Vereinbarung die Railroad Credit Corporation, die einen neugeschaffenen Gemeinschaftsfonds der beteiligten Bahnen (ähnlich dem im Jahre 1921 geschaffenen Fonds commun der französischen Bahnen) verwaltete. In diesen wurden die Erträgnisse aus einer vorübergehenden allgemeinen Erhöhung der Gütertarife, die von der Interstate Commerce Commission Ende 1931 bewilligt worden war, einbezahlt. Der Fonds wurde für Darlehen an notleidende Bahnen verwendet. Die Dauer für die Gewährung dieser Kredite wurde bis zum 31. Mai 1933 begrenzt, da an diesem Datum auch die vorübergehende Tariferhöhung ablief.

Die Tariferhöhung des Jahres 1931 sah für bestimmte Güter eine sog. Zuschlagstaxe (surcharges) von 15 % vor, durch welche die Frachteinnahmen der Bahnen im Jahre 1932 um ca. 2½ % erhöht wurden. Vor dem Ablauf des Termins ersuchten die Bahnen um Verlängerung desselben. Die Beibehaltung der Zuschläge wurde von der I.C.C. für weitere sechs Monate bewilligt. Am 30. September 1933 wurden sie endgültig aufgehoben. Die Mehreinnahmen vom 31. März bis zum 30. September flossen nicht in den Gemeinschaftsfonds[1].

[1] Seither haben die Bahnen von der I. C. C. erneut die Bewilligung für Tariferhöhungen verlangt mit der Begründung, daß unter der NRA-Gesetzgebung die Materialpreise allgemein gestiegen seien. Ferner seien auch die Personalkosten im Steigen begriffen, da der 10prozentige Lohnabbau des Jahres 1932 infolge des Widerstandes der Gewerkschaften in zwei Etappen (wovon die zweite am 1. April 1935 in Kraft getreten ist) wieder habe rückgängig gemacht werden müssen. Die I. C. C. war aber der Ansicht, daß Tariferhöhungen kein geeignetes Mittel seien, um die Lage der Bahnen zu verbessern. Nur zögernd bewilligte sie am 26. März 1935 eine wiederum vorübergehende Tariferhöhung bis zu 7 % auf gewisse Güter. Die landwirtschaftlichen Pro-

Die von der Railroad Credit Corporation bis Ende Mai 1933 gewährten Kredite beliefen sich auf 73 691 000 $. Seither hat die Corporation ihre Darlehen schrittweise liquidiert und den beteiligten Bahnen ihre Beiträge von Zeit zu Zeit zurückbezahlt. Ende 1933 standen noch 67 344 500 $ und Ende 1934 54 686 000 $ aus. Die Darlehen des Gemeinschaftsfonds mußten zu Sätzen von 3½—2 % verzinst werden.

Dieser freiwillige Versuch gegenseitiger Selbsthilfe wurde von der Interstate Commerce Commission, als sie demselben die Genehmigung erteilte, als bedeutsames Beispiel wertvollen Solidaritätsbeweises hervorgehoben. Im Jahresbericht 1933 führte sie aus:

„Die Kreditperiode umfaßte den tiefsten Stand der gegenwärtigen Krise. Es war daher ein Glück, daß die Maßnahmen der Zusammenarbeit, die in der Beschaffung der notwendigen Kredite durch den Plan bestanden, eine finanzielle Hilfe für die notleidenden Transportanstalten zu einer Zeit ermöglichten, als keine andere Finanzquelle zur Verfügung stand. Die niedrigen Zinssätze, die dem Rediskontsatz der Federal Reserve Bank in New York entsprachen, bedeuteten für die Bahnen, welche die Corporation um Hilfe angingen, ebenfalls eine große Erleichterung. Die Corporation untersteht nicht unserer Aufsicht und Kontrolle, aber wir erfreuen uns ihrer tatkräftigen Mitarbeit."

Die Railroad Credit Corporation vermochte auf die Dauer der Lage nicht Herr zu werden, so daß schließlich die Regierung einspringen mußte. Sie wurde hierzu vom Kongreß ermächtigt, nicht unter dem grundsätzlichen Gesichtspunkt, daß sich der Staat an den Eisenbahnfinanzen beteiligen solle, sondern weil man die bestehenden Schwierigkeiten im allgemeinen als vorübergehende Erscheinung betrachtete, die bei der Wiederbelebung der Wirtschaft verschwinden würde.

Im Februar 1932 wurde durch Gesetz die Reconstruction Finance Corporation (R.F.C.) ins Leben gerufen. Dieses staatliche Institut wurde unter anderem ermächtigt, denjenigen Bahngesellschaften, die sich vorübergehend in finanziellen Schwierigkeiten befanden, Darlehen zu gewähren. Voraussetzung für die Kreditgewährung ist ein formelles Gesuch, das von der Interstate Commerce Commission nach genauer Prüfung bewilligt werden muß. Die I.C.C. verweigert ihre Zustimmung, wenn sie zum Schluß gelangt, daß die Finanzen der gesuchstellenden Gesellschaft dauernd erschüttert sind. Der Gesamtbetrag der

dukte sind davon ausgenommen. Die sog. Notzuschläge (emergency-charges) dürfen bis zum 30. Juni 1936 erhoben werden. Die Bahnen erwarten von ihnen eine jährliche Mehreinnahme von 85 Millionen $, die aber nicht ausreicht, um die Mehrausgaben für das Personal und die erhöhten Materialpreise zu decken.

durch die R.F.C. zu gewährenden Kredite wird vom Kongreß festgesetzt. Am 18. Januar 1934 wurde dieser Rahmen zugunsten der Bahnen bedeutend erweitert, um ihre Finanzierung, Reorganisation, Sanierung, ihren Unterhalt und Neubauten zu erleichtern.

Die Transaktionen der R.F.C. mit Bahngesellschaften oder ihren Finanzkommissären und Treuhändern wiesen Ende 1934 folgenden Stand auf:

Gesamtbetrag der bewilligten Kredite . . .	457 856 000 $
Annulliert oder zurückgezogen	5 208 000 $
Effektiv bewilligt	452 648 000 $
Davon ausbezahlt	447 283 000 $
Zurückbezahlt	70 728 000 $
Am 31. Dezember 1934 ausstehend	376 555 000 $

Auf die Bahnen 1. Kl. entfällt davon der Betrag von 367 275 000 $. Die ausstehenden Beträge nahmen im Jahre 1933 um 64 608 000 $, im Jahre 1934 um 39 475 000 $ zu. Im Jahre 1934 wurden insgesamt 44 886 000 $ neu bewilligt. Der Zinsfuß, der anfänglich 5—6 % betrug, wurde am 1. November 1933 allgemein auf 4 % reduziert.

Das Gesetz zur Wiederbelebung der Industrie (NRA) vom Jahre 1933 ermächtigte überdies die Public Works Administration (Amt für öffentliche Arbeiten), den Bahngesellschaften zur Unterhaltung ihrer Betriebsanlagen sowie zur Anschaffung von neuem Material und Ausführung von Neubauten weitere Kredite zu gewähren. Auch diese Maßnahme sollte — wie die ganze Recovery-Gesetzgebung überhaupt — vorübergehenden Charakter haben. Die Kredite unterliegen ebenfalls der Genehmigung durch die Interstate Commerce Commission.

Anfänglich zeigten die Bahnen wenig Lust, sich dieser neuen Staatshilfe, die ausgesprochen zum Zwecke der Arbeitsbeschaffung errichtet worden war, zu bedienen. Es bedurfte großer Anstrengungen der staatlichen Beamten, um die Bahnen zu neuen Ausgaben für Aufträge an die Lieferindustrie zu veranlassen. Um den Zweck zu erreichen, wurde der Zinsfuß für diese Darlehen auf 4 % festgesetzt und die Empfänger von der Zinszahlung für das erste Jahr befreit.

Ende 1934 hatte die Public Works Administration an 30 Bahnen Darlehen im Betrage von 199 276 500 $ gewährt. Im Laufe dieses Jahres waren den Bahnen effektiv 146 250 000 $ ausbezahlt worden (bis auf 286 000 $ restlos an Bahnen 1. Kl.).

Insgesamt hatte das Amt für öffentliche Arbeiten 200 000 000 $ für solche Darlehen vorgesehen und rechnete, daß damit ungefähr 150 000 000 Arbeitsstunden in allen Gliedstaaten beschafft werden könnten, wovon etwa 52 000 000 auf wiederbeschäftigte Arbeitslose entfielen.

Ein großer Teil dieser Darlehen wurde zur Anschaffung von modernem Rollmaterial (Personenwagen mit vollständiger Luftregulierung, Stromlinienzüge usw.) verwendet, und die Pennsylvania-Bahn vollendete mit ihrer Hilfe die Elektrifikation der Linien zwischen New York und Washington, die vorher eingestellt worden war.

Trotz dieser staatlichen Maßnahmen zur Stützung des Eisenbahnkredits standen am 31. Dezember 1934 26 Bahnen 1. Kl. mit einer Betriebslänge von 40 339 Meilen (64 905 km) unter finanzieller Zwangsverwaltung oder waren nach den Vorschriften des Konkursgesetzes in der Sanierung begriffen.

Ein neues Konkursgesetz, das für das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten einheitliche Bestimmungen aufstellt, ist vom Präsidenten Hoover im März 1933 (am Tag bevor er das Weiße Haus verließ) unterzeichnet worden. Mit Bezug auf Eisenbahnen, die nicht mehr in der Lage sind, ihre Verpflichtungen zu erfüllen, sieht das Gesetz die Möglichkeit einer finanziellen Reorganisation ohne Zwangsverwaltung durch die Einsetzung eines Treuhänders (eine Art Vergleichsverfahren) vor. Eine solche Reorganisation bezweckt die eventuelle Herabsetzung des Eigenkapitals und der festen Schulden. Sie bedarf der Genehmigung durch die Interstate Commerce Commission und unter bestimmten Voraussetzungen der Zustimmung von zwei Dritteln der Aktionäre und der Gläubiger. Die grundsätzliche Neuerung, die diese Bestimmung gebracht hat, besteht in der weitgehenden Wahrung der Aktionärinteressen beim Sanierungsverfahren.

Teil II: Die Einleitung der Verkehrssanierung.

3. Kapitel: Das Eisenbahn-Notgesetz.

Die Bahnen leiden aber nicht nur unter der allgemeinen Wirtschaftsdepression, sondern sie werden eben so empfindlich von den tiefgreifenden Strukturwandlungen betroffen, die sich in den letzten Jahren im Verkehrswesen vollzogen haben. Diese Schäden werden mit dem Wiederaufleben der Wirtschaft nicht beseitigt.

Im Jahre 1933 nahm Präsident Roosevelt ein umfassendes wirtschaftliches Wiederaufbauprogramm in Angriff. Durch den Erlaß der National Industrial Recovery Act wurde auf der ganzen Linie eine enge Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaft und der Regierung hergestellt. Für jeden Wirtschaftszweig wurden Arbeitszeit, Löhne und Konkurrenzbedingungen durch sogenannte „Codes" geregelt, zu deren Durchführung besondere Organe geschaffen wurden.

Die Bahnen wurden aus den genannten Gründen nicht in dieses allgemeine Programm einbezogen; zu ihrer Sanierung mußten andere Wege beschritten werden. Am 16. Juni wurde die Emergency Railroad Transportation Act (dringliches Eisenbahntransport-Gesetz) erlassen. Dieses Gesetz war durch eingehende Studien über das Transportproblem vorbereitet. Das im Herbst 1932 unter dem Vorsitz des früheren Präsidenten Coolidge gegründete National Transportation Comitee (eine private Organisation ohne obrigkeitliche Befugnisse) ließ im Jahre 1933 einen Bericht erscheinen, der zu den folgenden vier Schlußfolgerungen gelangte:

„1. Das Eisenbahnnetz muß erhalten bleiben. Die veränderten Verhältnisse erfordern eine neue Betriebsführung; die bestehende Eisenbahngesetzgebung soll aber nicht aufgehoben werden.

2. Der Versuch, das Anlagevermögen der Bahnen nach bestimmten Grundsätzen zu bewerten[1] und die Bahnen in den Stand zu setzen, eine angemessene Rente auf der Grundlage dieser Einschätzung zu erzielen, sollte wieder in Erwägung gezogen werden.

3. Die Bahnen sollten viel Versäumtes nachholen, um ihre Lage ohne staatliche Hilfe zu verbessern.

4. Die Gesetzgebung und staatliche Aufsicht sollte auf das gesamte Transportwesen ausgedehnt, aber auf das für das öffentliche Interesse unentbehrliche Maß beschränkt werden."

Ferner gab eine gemischte Kommission, die aus je sechs Eisenbahn-Fachleuten und sechs Straßenbenützern bestand und unter dem Vorsitz von Prof. W. J. Cunningham von der Universität Harvard tagte, im Januar 1933 einen Bericht heraus, der die Streitfragen der Besteuerung der Straßenbenützer, der gesetzlichen Regelung des Straßenverkehrs u. a. behandelte. Über einige Punkte konnten sich die beiden Gruppen der gemischten Kommission verständigen, über andere dagegen kam keine Einigung zustande. Grundsätzlich bestand darin Übereinstimmung, daß der Straßenverkehr gesetzlich geregelt sein sollte und daß der Straßenbenützer für die Erstellungs- und Unterhaltungskosten der Straßen aufkommen sollte.

Dem Problem Schiene—Straße widmete auch die Handelskammer der Vereinigten Staaten ihre Aufmerksamkeit.

Das Eisenbahn-Notgesetz schuf vor allem das Amt eines Federal Co-ordinator of Transportation für die Dauer eines Jahres.

[1] Die Bestrebungen zur amtlichen Einschätzung des Anlagewertes der Bahnen sind gewissermaßen ein Steckenpferd der amerikanischen Eisenbahnpolitik. Die Schwierigkeiten, die einem solchen Versuch entgegenstehen, sind so groß, daß sie bisher nie überwunden werden konnten.

(Nach diesem Ablauf wurde das Amt für ein weiteres Jahr bis Mitte 1935 verlängert.) Die Aufgabe des Coordinators bestand zunächst darin, das amerikanische Eisenbahnsystem daraufhin gründlich zu untersuchen, ob nicht durch eine bessere Zusammenarbeit der zahlreichen in gegenseitiger Konkurrenz stehenden Eisenbahnen eine wesentliche Besserung in der Finanzlage der Bahnen herbeigeführt werden könne. Eventuell waren auch organisatorische Änderungen ins Auge zu fassen, und soweit diese eine gesetzgeberische Änderung bedingten, waren diese vom Coordinator dem Kongreß vorzuschlagen.

Das Amt des Coordinators wurde also in erster Linie dazu geschaffen, um die Sanierungsmöglichkeiten der amerikanischen Bahnen mittels bahninterner betrieblicher und organisatorischer Maßnahmen durch eine unabhängige, sachverständige Stelle untersuchen zu lassen. Zusammenarbeit der Bahnen war das primär zu erreichende Ziel; an die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel und ihre gesetzliche Regelung wurde erst in zweiter Linie gedacht.

Mit dem Amt des Federal Coordinators wurde Joseph B. Eastman, Mitglied der Interstate Commerce Commission betraut. Dieser schuf sich sofort einen Stab sachkundiger Mitarbeiter, die unter der Leitung Eastmans gründliche Untersuchungen durchführten.

Der Coordinator arbeitet mit einem Hauptbüro in Washington und mit regionalen Büros in New York, Chicago und Atlanta für den Osten, den Westen und den Süden des Landes. Die Leiter dieser regionalen Büros haben vor allem die Aufgabe, Untersuchungen über Ersparnismöglichkeiten im Betrieb und der Leitung der Bahnen ihres Gebietes durchzuführen. Die Organisation in Washington besteht aus fünf Hauptabteilungen:

1. Abteilung für Selbstkostenuntersuchung (Section of Cost-Finding), 2. Abteilung für den Transportdienst (Section of Transportation service), 3. Abteilung für Wagengemeinschaft (Section of Car Pooling), 4. Abteilung für Materialbeschaffung (Section of Purchases), 5. Abteilung für Personalangelegenheiten (Section of Labour Relations).

Die Kosten der neugeschaffenen Organisation waren nach Emergency Railroad Transportation Act von den Bahnen nach Maßgabe ihrer Betriebslänge zu tragen. Die Bahnen selbst organisierten nach der Vorschrift des Gesetzes ebenfalls ein regionales Koordinations-Komitee (Coordinating Comitee) für den Osten, den Süden und den Westen des Landes. Diese regionalen Komitees nahmen mit der Organisation des Coordinators in Washington sowie vor allem mit seinen regionalen Büros eine intensive Zusammenarbeit auf.

Das Eisenbahn-Notgesetz enthielt ferner Bestimmungen zum Schutze des Bahnpersonals. Um eine Vermehrung der Arbeitslosigkeit zu vermeiden, schrieb das Gesetz vor, daß die vom Coordinator veranlaßten Rationalisierungsmaßnahmen nicht zu Personalentlassungen und auch nicht zur materiellen Schlechterstellung einzelner Bahnbediensteter führen dürften. Diese Arbeiterschutzbestimmungen hatten zur Folge, daß die von Eastman vorgeschlagenen Rationalisierungsmaßnahmen keine unmittelbare Wirkung zeitigen konnten. Eastman selbst hat sich dahin geäußert, daß ihn diese Bestimmungen vom Praktiker (doer of deeds) in einen Theoretiker (prover of possibilities) verwandelt hätten.

Eine wichtige Bestimmung des Eisenbahn-Notgesetzes war der Zusatz zu Art. 15, Abs. 1, der Interstate Commerce Act, der für die Tarifgebarung folgenden Grundsatz aufstelle:

„Bei der Ausübung ihrer Befugnis, gerechte und angemessene Tarife vorzuschreiben, soll die Kommission (die Interstate Commerce Commission) unter anderem berücksichtigen: Die Wirkung der Tarife auf die Verkehrsabwicklung; das im öffentlichen Interesse liegende Bedürfnis nach geeigneten und leistungsfähigen Bahntransporten zum niedrigsten Preis, der sich mit der Ausführung solcher Leistungen noch vereinbaren läßt; die Notwendigkeit genügender Einnahmen, die dem Transportunternehmer bei ehrlicher, wirtschaftlicher und tüchtiger Geschäftsführung noch ermöglichen, solche Dienste zu leisten."

Art. 15, Abs. 1, der Interstate Commerce Act, abgeändert durch Gesetz vom 20. Juni 1906 und 18. Juni 1910, hat seinerzeit die Möglichkeit geschaffen, gegen ungerechte und unbillige Tarife oder gegen die ungleiche Anwendung von Tarifen und die Einräumung von gesetzwidrigen Vorzügen vor der I.C.C. Beschwerde einzureichen. Die Bestimmung verleiht der Kommission die Befugnis, „zu bestimmen und vorzuschreiben, welche Gebühren oder Frachtsätze für den innern oder direkten Verkehr als gerecht und billig künftig in solchen Fällen als Höchstansätze erhoben werden sollen und welche für den innern oder direkten Verkehr gültigen Klassifikationen, Anordnungen und Verfügungen künftighin als gerechte, anständige und vernünftige angewendet werden sollen . . . ." In Ausübung dieser Entscheidungsbefugnis in Tarifsachen sind von der I. C. C. sehr reichhaltige und wertvolle Untersuchungen über den Wirtschaftsaufbau der Eisenbahnen sowie die Struktur ihres Tarifgebäudes durchgeführt worden, die in den Entscheidungen niedergelegt sind.

Nach dem vorübergehenden Staatsbetrieb in den Jahren 1918 bis 1920 wurden die amerikanischen Bahnen durch die Transport Act vom 28. Februar 1920 wieder in den Privatbesitz zurückgeführt. Auch dieses Gesetz stellte Bestimmungen über die Tarife auf. Als Über-

gangsmaßnahme ordnete es die Beibehaltung der Kriegstarife an und nahm weiter eine behördliche Einschätzung des Anlagewertes der Bahnen in Aussicht. Die Tarife sollten so bemessen werden, daß eine angemessene (just and reasonable) Verzinsung des Anlagekapitals (die von der I. C. C. auf 5½ % festgesetzt wurde), sichergestellt sei. Durch diese Bestimmung war den Bahnen die Möglichkeit, zur Bekämpfung des Lastwagens billige Konkurrenztarife einzuführen, weitgehend genommen. Die angeführte Tarifbestimmung der Emergency Railroad Transportation Act hat in dieser Beziehung den Rahmen etwas weiter gezogen und den Bahnen größere Freiheiten eingeräumt. Die in der Transport Act vorgesehene Schätzung des Anlagewertes ist infolge naheliegender Schwierigkeiten nie zustande gekommen[1].

4. Kapitel: Die Vorbereitung der Eisenbahnsanierung.

I. Die ersten grundlegenden Berichte und ihre Folgen.

Aus den vorstehend erwähnten arbeitsrechtlichen Gründen hat die bisherige Tätigkeit des Coordinators noch keine entscheidenden Sanierungsmaßnahmen zur praktischen Durchführung bringen können. Ein großer Nutzen ist daraus aber dennoch hervorgegangen: Während mehr als 1½ Jahren wurde die Lage des Verkehrswesens nach allen Seiten eingehend und gründlich untersucht. Wertvolle Berichte sind erschienen, die zweifellos eine Klärung der Situation herbeiführen werden.

Der erste Vorbericht des Coordinators wurde am 20. Januar 1934 von der I. C. C. dem Präsidenten und dem Kongreß übermittelt. Er behandelte die Frage: „Besteht die Notwendigkeit für eine grundlegende oder doch wesentliche Änderung in der Organisation und Leitung der Eisenbahnindustrie und in der Eisenbahngesetzgebung; kann diese Änderung von der Bundesgesetzgebung durchgeführt werden?" Eine definitive Antwort auf diese Frage wurde einem späteren Bericht vorbehalten. Theoretisch hielt Eastman dafür, daß die im Eisenbahnwesen Amerikas bestehenden Übelstände durch die Verstaatlichung besser als durch irgendeine andere Maßnahme beseitigt würden. Die Aussichten für den Eisenbahnkredit hielt Eastman nicht für günstig. Ferner beurteilte er die herrschenden Zustände mit Bezug auf die Leitung der Bahnen und ihren Betrieb als unbefriedigend, da keine wirksame Konzentration und Zusammenarbeit in denjenigen Dingen bestehe, die im gemeinsamen Interesse der Bahnen lägen.

[1] Vgl. Anm. S. 381.

Als zweite in Betracht kommende Lösung erwähnte Eastman eine umfassende Zusammenlegung in eine Anzahl großer, zusammenhängender Netze (grand consolidation plan). Er erwähnte aber auch die einer solchen Lösung entgegenstehenden Schwierigkeiten.

Schließlich enthielt der Bericht eine Anzahl unmittelbar praktischer Vorschläge. Das Amt des Coordinators sei um ein weiteres Jahr zu verlängern. Die arbeitsrechtlichen Einschränkungen des Eisenbahn-Notgesetzes seien abzuändern. Der Staat solle den Bahnen weitgehende Kredithilfe gewähren. Versuchsweise seien einzelne Zwangsfusionen anzuordnen.

Der erste dieser Vorschläge wurde befolgt, indem der Präsident das Amt des Coordinators um ein Jahr verlängerte. Auch die dritte Anregung fand durch die Reconstruction Finance Corporation und durch die Public Works Administration Beachtung. Dagegen wurden die Arbeiterschutzbestimmungen nicht abgeändert, und auch Zwangsfusionen wurden bisher noch keine vorgenommen.

Am 10. März wurde der zweite Bericht des Coordinators über die gesetzliche Regelung des Kraftwagenverkehrs und der Binnenschiffahrt dem Präsidenten und dem Kongreß übermittelt. Von seinem Inhalt wird weiter unten die Rede sein.

II. Die technischen Einzelberichte.

Im Laufe des Jahres 1934 erschienen zahlreiche weitere Berichte, die verschiedene Teilgebiete des Transportproblems untersuchten. Die wichtigeren sollen im folgenden kurz erwähnt werden.

1. Der Bericht über den Güterverkehr, der am 22. März den regionalen Komitees übermittelt wurde, kam zu den folgenden abschließenden Empfehlungen:

„a) Ausbau des Stückgut-, Expreß- und Spediteurverkehrs; Zusammenfassung des Schienen-Güterverkehrs in zwei konkurrierenden Organisationen, mit Verträgen, die eine direkte und wirtschaftliche Beförderung begünstigen, jedoch auf das Einkommen jedes beteiligten Transportunternehmens Rücksicht nehmen.

b) Abholung und Zustellung der Güter und Beförderung derselben mit stoßsicherem Material und mit einer kommerziellen Geschwindigkeit des Gesamttransports (overall speeds) von über 20 Meilen (32 km) in der Stunde.

c) Vereinfachung der Güterklassifikation, Lockerung der Verpackungsvorschriften und Umgestaltung des geltenden Tarifsystems, indem die geltenden Taxschemas durch solche ersetzt werden, die auf den

Selbstkosten aufgebaut sind und einen angemessenen Gewinn ermöglichen.

d) Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße in der Weise, daß der Güterverkehr auf eine beschränkte Anzahl von Verkehrsknotenpunkten zusammengefaßt und von dort mit Motorlastwagen verteilt und gesammelt wird; Beförderung zwischen den Verkehrszentren in Wagenladungen.

2. Ein Bericht über den Wagenladungsverkehr ist in Vorbereitung und wird im Laufe des Jahres 1935 erscheinen. Er wird die folgenden Fragen behandeln:

a) Feststellung der Mengen, der Herkunft und der Bestimmung des vorhandenen Verkehrs und Verteilung desselben auf die verschiedenen Transportanstalten.

b) Analyse der Arbeitsweise, der Bedienung und der Kosten in der Abfertigung (terminal operations) bei jeder Transportanstalt und Bestimmung des wirtschaftlichen Wirkungsgrades dieser Elemente.

c) Analyse der Beförderungsgelegenheiten, der Methode, der Arbeitsweise, der Bedienung und der Kosten bei der Zugführung (line haul operations) jeder Transportanstalt und Bestimmung des jeweiligen wirtschaftlichen Nutzeffekts.

d) Bestimmung der relativen Zweckmäßigkeit der Rollmaterialtypen, mit Bezug auf Dimensionen, Ladefähigkeit, Mindestladungen, Annehmlichkeit, Wirtschaftlichkeit beim Beladen und Entladen, Schutz der Ladung während der Beförderung gegen Erschütterungen, Stöße und Verluste.

e) Feststellung der Bedürfnisse der Verfrachter mit Bezug auf die Beförderungsgelegenheiten, das Material, die Geschwindigkeit und die Vollständigkeit des Transports.

f) Bestimmung der besonderen Kosten, die den Verfrachtern entstehen:

a) für die Erstellung und die Unterhaltung von Rampen, Geleiseanlagen, Docks usw.,
b) für die Verpackung usw.,
c) für Auf- und Abladen mit Handkarren usw.

g) Studium der gegenwärtigen und möglichen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Wagenladungstarifen und Selbstkosten mit Bezug auf die verschiedenen Verkehrsarten.

Dieser Bericht wird auch die Möglichkeit der Verwendung von Behältern und von abnehmbaren Lastwagenbrücken sowie von Rollmaterial aus Leichtmetall studieren.

3. Am 23. Oktober 1934 unterbreitete Eastman den regionalen Komitees einen Bericht über die Bildung einer Güterwagengemeinschaft. Darin wurde den Bahnen empfohlen, unverzüglich eine Organisation ins Leben zu rufen, die von der Association of American Railroads zu kontrollieren wäre und die alle Güterwagen (mit Ausnahme der Spezialwagen) in einem das ganze Land umfassenden Pool vereinigen und einheitlich betreiben würde. Das wäre der erste Schritt eines umfassenden Planes, der darauf hinzielen würde, dem Pool das Eigentum an allen Güterwagen sowie an den zu ihrem Unterhalt notwendigen Reparaturwerkstätten zu übertragen. Der Pool hätte die Verantwortung dafür zu übernehmen, daß stets ein genügender Stock von Güterwagen vorhanden ist, um allen Ansprüchen der Verfrachter zu genügen. Für den Anfang würde eine mietvertragliche Regelung vorgeschlagen. Der Bericht schätzte die Einsparungen, die durch diese Maßnahme ermöglicht würden, auf jährlich 75 000 000 $ infolge der Vermeidung unnötiger Leerläufe. Weitere 25 000 000 $ könnten durch verminderte Kapitalausgaben eingespart werden, die der einheitliche Betrieb und die zentralisierte Materialbeschaffung im Gefolge hätten.

Der Bericht enthielt ferner einen vollständigen Organisationsplan für den Pool sowie die notwendigen Betriebsvorschriften.

4. Am 17. Januar 1934 wurde den regionalen Komitees ein Bericht über den Personenverkehr zugestellt. Er enthielt eine kritische Untersuchung über die Mängel des gegenwärtigen Personenverkehrs und weitreichende Empfehlungen für ihre Behebung.

Die Abwanderung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße wird darauf zurückgeführt, daß die Bahnen mit den modernen Methoden der Bearbeitung des „Marktes", der Kundenbedienung, der Preisgestaltung und der Werbung nicht Schritt gehalten hätten. Der „Association of American Railroads" sollte die alleinige Verantwortung für die Wiederbelebung des Eisenbahnreiseverkehrs übertragen werden. Eine ständige nationale und lokale Reklamekampagne sowie die Planung und Überwachung des Fahrkartenverkaufs sollte zum Ziele führen.

Ferner wurde eine einheitliche Umgestaltung der Personentarife auf Grund folgender fünf Meilensätze empfohlen: 1½ cents für den schnellen Lokalverkehr, kombiniert mit Automobilunternehmungen; 2 cents für den Fernverkehr mit Expreßzügen (intercarrier limited service); 3 cents für die reservierte Klasse mit Inbegriff von Schlafplätzen; 5 cents für Luxusverkehr. Für Gesellschaften und reisende Geschäftsleute wären reduzierte Taxen vorzusehen. Die Berichterstatter sind der Ansicht, daß

die gegenwärtigen hohen Fahrpreise zum großen Teil für die Unwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs verantwortlich sind und Eisenbahnreisen für die meisten Leute unerschwinglich gemacht haben.

5. Gemäß Art. 13 des Eisenbahn-Notgesetzes hat der Coordinator unter anderem die Aufgabe, „unverzüglich alle in diesem Gesetz nicht vorgesehenen Maßnahmen, Mittel und Wege zu erforschen und zu prüfen, die geeignet sind, die Verkehrsverhältnisse des ganzen Landes zu verbessern. Dazu gehören auch die Selbstkostenermittlung im Eisenbahnbetrieb und die Prüfung, welche finanziellen und sonstigen Möglichkeiten für die Eisenbahnen bestehen, um den Wert ihrer Anlagen zu erhöhen sowie Dienste vorzuhalten und solche Tarife zu erheben, die Handel und Industrie des Landes beleben . . . ." usw.

Die Aufgabe der Selbstkostenermittlung wurde einer besonderen Abteilung übertragen, die vorerst die diesbezüglichen Untersuchungen, welche schon früher durch die I. C. C. unternommen worden waren, gründlich studierte. Sie stieß dabei natürlich auch auf die bekannten Schwierigkeiten der Selbstkostenermittlung im Eisenbahnbetrieb, wie die Verteilung der festen Kosten usw. Einen definitiven Bericht hat die Abteilung noch nicht erscheinen lassen. Er wird zweifellos sehr interessante Resultate zutage fördern, wobei dann auch ein Vergleich mit der Betriebskostenrechnung der Deutschen Reichsbahn lehrreich sein wird.

6. Die Abteilung für Materialbeschaffung hat im wesentlichen die Aufgabe, die Möglichkeiten der Vereinheitlichung und Vereinfachung von Materialtypen, Plänen, Normalmaßen usw. sowie Verbesserungen der Einkaufsmethoden zu studieren. Auch hier wurde bisher die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit unter den Bahngesellschaften und eines gegenseitigen Erfahrungsaustausches festgestellt. Es wurde ein regionaler Gruppenplan aufgestellt, der alle Bahnen der Vereinigten Staaten in sechs Gruppen einteilt, die als Arbeitsgemeinschaften auf dem Gebiet der Materialbeschaffung funktionieren sollen. Aus ihrer Mitte soll ferner ein „Nationales Beratungskomitee für Materialbeschaffung" (National Purchasing Advisory Comittee) gebildet werden.

Die Eisenbahnen haben sich bereit erklärt, diese Anregungen auch bei der Organisation der Association of American Railroads[1] zu berücksichtigen, indem hier ein „Planierungs- und Forschungsdepartement" (Planning and Research Department) gebildet werden soll.

[1] Vgl. Abschnitt III (Heft 3/1936).

7. Art. 13 des Eisenbahnnotgesetzes bestimmt ferner, daß zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ganzen Landes auch „die Sicherung der ständigen Beschäftigung der Eisenbahnbediensteten und alle Verbesserungen der Arbeitsbedingungen" gehören. Zur Durchführung dieser Aufgabe hat der Coordinator seiner Organisation eine Abteilung für Personalangelegenheiten angegliedert, der ein beratendes Komitee aus Hochschulspezialisten für Arbeitsbedingungen in der Industrie beigegeben ist. Diese beiden Organe haben miteinander eingehende Studien über die Maßnahmen durchgeführt, die notwendig sind, um das Personal vor den Auswirkungen von Rationalisierungsmaßnahmen und Sanierungen einigermaßen zu schützen. Über den Inhalt der gemachten Vorschläge wird weiter unten noch berichtet.

8. Weitere Studien, die von der Organisation des Coordinators durchgeführt wurden, befassen sich mit der Verbesserung des Abrechnungsverfahrens zwischen den Bahnen, den finanziellen Sanierungsmöglichkeiten und den diesbezüglichen gesetzlichen Erlassen, der Organisation der Nebenbetriebe usw.

9. Besondere Schwierigkeiten hatten die drei regionalen Komitees zu überwinden. Ihre Aufgabe besteht darin, durch Vereinheitlichung und Zusammenlegung von Betriebshandlungen auf Bahnhöfen, Güterschuppen usw. (terminal operations) Ersparnismöglichkeiten festzustellen. Als das Eisenbahnnotgesetz erlassen wurde, hat man in erster Linie an diese „Gleichschaltung" (coordination) gedacht. Da aber Vereinfachungen dieser Art hauptsächlich zu Personaleinsparungen führen, ist ihre Auswirkung durch die arbeitsrechtlichen Schutzbestimmungen des Gesetzes fast vollständig verhindert worden.

III. Selbsthilfemaßnahmen der Bahnen.

Daß der Wille zur Selbsthilfe bei den amerikanischen Bahnen durchaus lebendig ist, zeigte auch die Gründung der Association of American Railroads (Verband amerikanischer Eisenbahnen), die am 12. Oktober 1934 erfolgte. Sie ist ein Ausfluß der Tätigkeit des Coordinators und bezweckt die praktische Durchführung der von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen für eine bessere Zusammenarbeit der Bahnen auf freiwilliger Basis. Fünf vorher bestehende Organisationen, die Association of Railway Executives, die American Railway Association, das Bureau of Railway Economics, die Railway Accounting Officers' Association und die Railway Treasurers Association sind im neuen Verband, der ihre Tätigkeiten zusammenfaßt und erweitert, aufgegangen. Da-

gegen sind die vorhandenen regionalen Verbände weiterhin bestehen geblieben und werden in Zukunft mit der A.A.R. zusammenarbeiten.

An der Spitze des Verbandes steht ein Direktorium (board of directors). Die sehr ausgedehnte Organisation gliedert sich in der Hauptsache in fünf Departements:

1. Betriebs- und Unterhaltungsdepartement,
2. Rechtsdepartement,
3. Verkehrsdepartement,
4. Departement für das Finanz-, Rechnungs- und Steuerwesen sowie für die Ermittlung der Anlagewerte,
5. Planierungs- und Forschungsdepartement.

Die letztgenannte Abteilung wurde erst nachträglich auf Anregung der Abteilung für Materialbeschaffung des Coordinators geschaffen.

Bei ihrer Gründung wurde der A.A.R. die Aufgabe übertragen, als „mächtige, unabhängige Organisation und in der Eigenschaft einer zentralen Instanz für die Gesamtheit der Eisenbahnen zu handeln."

(Schluß folgt.)

Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeer-Raumes.

Von
Professor Dr.-Ing. **Blum**-Hannover.

(Mit 22 Abbildungen.)

(Schluß.)

Zweiter Hauptabschnitt.

Der Verkehr im östlichen Mittelmeer-Raum.

B. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen.

Hinsichtlich der Verkehrsgruppen läßt sich der Verkehr im Mittelmeer-Raum nach den folgenden geographischen Beziehungen aufteilen:

a) Verkehr innerhalb des Mittelmeer-Gebiets, und zwar:
   1. Binnenverkehr der einzelnen Länder (Staaten),
   2. Verkehr zwischen Nachbarstaaten,
   3. Nord-Süd-Verkehr, — den politischen Kraftlinien folgend,
   4. Levanteverkehr;

b) Außenverkehr („Welt"-Verkehr), und zwar
   1. der Verkehr der Mittelmeer-Länder mit Übersee.
   2. der Durchgangsverkehr (Suezverkehr).

Zu diesen 6 Gruppen ist kurz folgendes zu bemerken:

a) 1. Der Binnenverkehr, der innerhalb eines bestimmten Staats bleibt, kann im Mittelmeer-Raum im allgemeinen nicht stark entwickelt sein, weil jeder Staat in sich keine großen Unterschiede im Wirtschaftsleben aufweist, bzw. deshalb nicht, weil die Gebiete mit niedriger Wirtschaftsstufe (also meist die trockenen Innengebiete) dünn besiedelt sind, und weil die Gebiete mit hoher Wirtschaftsstufe (also meist die feuchten Randgebiete) zwar dicht besiedelt, aber stark selbstgenügsam (autark) sind. In den meisten Staaten entstehen daher keine auf der Anziehungskraft des Ungleichartigen beruhenden starken Verkehrsspannungen; Ausnahmen bestehen etwa zwischen Nord- und Süditalien oder zwischen der europäischen Türkei und dem mittleren Anatolien, desgleichen in Ägypten wegen der einseitigen Pflege der Baumwollkultur.

a) 2. Auch der Verkehr zwischen Nachbarstaaten steht im allgemeinen unter dem Zeichen der geringen Anziehungskraft des Gleichartigen.

In dem von uns untersuchten Raum müßte seiner ganzen geographischen Struktur nach der Verkehr zwischen Küste und Gegenküste die Hauptrolle spielen, der sonst an vielen Stellen der Erde mit die stärksten Verkehrsspannungen auslöst; hinzuweisen ist z. B. auf den Verkehr quer über den Kanal oder über die Ostsee oder über den Golf von Mexiko oder über das Gelbe und Japanische Meer. Aber im Mittelmeer-Raum haben sich die einander gegenüberliegenden Küstenstriche „wenig zu sagen", weil sie alle ungefähr die gleichen Güter erzeugen und weil im Hinterland kaum irgendwelche Sondergüter gewonnen werden, die einen stärkeren Absatz zu Gegenküsten haben; zu nennen wäre höchstens der Schwefel Siziliens und für einige Stellen Zement, für andere Holz. Auffallend gering — und auch dem Reisenden fühlbar werdend — ist z. B. der Verkehr zwischen den Küsten des Tyrrhenischen Meers (Barcelona, Marseille, Genua, Neapel, Palermo), der Querverkehr über die Adria, desgleichen der zwischen Unteritalien und Nordafrika. Stärker war früher der Verkehr zwischen Griechenland und den Küsten Kleinasiens entwickelt; er hat aber unter den politischen Verschiebungen gelitten.

a) 3. Zu erwähnen ist aber in diesem Sinne der besondere Nord-Süd-Verkehr, der bestimmten politischen Kraftlinien folgt, also der Verkehr zwischen Spanien, Frankreich und Italien einerseits und ihren in Nordafrika liegenden Kolonien und Einflußgebieten anderseits. Hierbei kann Spanien infolge seiner wirtschaftlichen und politischen Schwäche keine große Stoßkraft entwickeln, obwohl es von Marokko nur durch die schmale Meeresstraße von Gibraltar getrennt ist; Spanien kann aber einmal eine besondere Bedeutung erhalten als Durchgangsland zwischen Frankreich und Marokko-Senegambien (Truppentransporte!) und als Durchgangsland zwischen Europa und Südamerika; die Untertunnelung der Meerenge stellt man sich allerdings meist einfacher und billiger vor, als sie sein wird; auch die Verschiedenheit der Spurweiten ist zu beachten. Sehr rege sind die Verkehrsbeziehungen zwischen Frankreich und seinen Atlasländern; der Wettbewerb der von dort einströmenden Erzeugnisse des Garten-, Obst- und Weinbaus wird, wie oben angedeutet, vom französischen Bauern schon recht unangenehm empfunden. Der Verkehr zwischen Italien und Tripolitanien ist vorläufig noch schwach, wird aber von der Regierung tatkräftig gefördert.

a) 4. Unter Levante verkehr ist der Verkehr zwischen den Häfen Nordwesteuropas, des westlichen Mittelmeers und des Adriatischen Meers einerseits und den Häfen des Schwarzen Meers, der kleinasiatischen und syrischen Küste anderseits zu verstehen; der Verkehr mit Ägypten wird vielfach mit eingeschlossen, zumal viele Schiffsverbindungen (nach Syrien) Ägypten mitberühren und jetzt auch die Eisenbahnnetze zusammengeschlossen sind. Der Levanteverkehr ist für unsere Betrachtungen bedeutungsvoller als die vorstehend betrachteten Verkehrsbeziehungen.

Im Levanteverkehr wird die starke Anziehungskraft des Ungleichartigen wirksam, indem das Abendland Industrieerzeugnisse nach dem Osten liefert, während das Morgenland mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen bezahlt; sehr groß war früher die Ausfuhr von Getreide aus Südrußland; die Fruchthaine der kleinasiatischen und syrischen Küste liefern Olivenöl, Wein, Rosinen, Südfrüchte, Feigen; die Hochländer und Steppen Wolle; Ägypten und einige für diese Kultur neu erschlossene Gebiete Baumwolle.

Von großer Bedeutung ist bei einzelnen Ländern, namentlich bei der Türkei (und Griechenland) die Ausfuhr von Tabak; von weltwirtschaftlicher Wichtigkeit ist die Ausfuhr von Öl aus den alten Ölfeldern Kaukasiens, den jüngeren Irans und den ganz jungen Mossuls; hierbei kann man die Ausfuhr aus Iran allerdings nicht mehr zum „Levante"-verkehr rechnen, da sie durch den Suezkanal geleitet werden muß.

Welche Güter in der Ein- und Ausfuhr am wichtigsten sind, mag aus den nachstehenden Angaben für die Türkei entnommen werden[1]. Die Zuverlässigkeit der Zahlen läßt sich, auch wegen der Umrech-

Einfuhr		Ausfuhr	
Baumwollwaren	54 000 000	Tabak	57 000 000
Eisen und Stahl	40 000 000	Rosinen	21 600 000
Maschinen	23 400 000	Haselnüsse	17 400 000
Zucker	19 600 000	Baumwolle	12 600 000
Wollwaren	16 600 000	Olivenöl	12 200 000
Kohlen und Öle	14 000 000	Feigen	10 800 000
Papier und Papierwaren	10 200 000	Gerste	7 000 000
Tee, Kaffee, Kakao	10 100 000	Opium	5 600 000
Häute und Felle	8 300 000	Teppiche	4 800 000
Gummiwaren	6 600 000	Wolle	3 600 000
einschl. der anderen Güterarten zus.	293 000 000	einschl. der anderen Güterarten zus.	300 000 000

[1] Die Zahlen gelten für 1930 und sind in Reichsmark angegeben.

nungsschwierigkeiten, schwer nachprüfen; Ein- und Ausfuhr haben inzwischen stark nachgelassen, da die Türkei nur soviel einführt, wie sie mit Ausfuhr bezahlen kann, und da der Absatz der früher in großen Mengen ausgeführten nicht lebensnotwendigen Güter infolge der Weltkrise stark zurückgegangen ist. Es muß allgemein im Handel und Verkehr des Orients beachtet werden, daß er viele Güter erzeugt, auf die die Abnahmeländer stark verzichten oder die sie von anderswo einführen können. Es ist noch darauf hinzuweisen, daß die Häfen der Nördlichen Adria (Venedig, Triest, Fiume und Sussak) gerade im Levanteverkehr eine große Rolle spielen, wobei sie sich nicht zuletzt auf die Handelsbeziehungen zwischen dem Orient und Deutschland, Österreich und Ungarn und auf die östlichen Alpenbahnen stützen.

Zu a) 3. und a) 4. ist noch gemeinsam zu bemerken, daß sich der den politischen Kraftlinien folgende Verkehr von Frankreich und Italien seit Kriegsende stark nach der Levante auszuwirken beginnt, nämlich zu den hier liegenden Einflußgebieten Syrien und Dodekanes.

b) 1. Über den Verkehr der Mittelmeerländer mit Übersee ist in unserm Zusammenhang kaum etwas zu bemerken; denn die für diesen Verkehr maßgebenden Häfen liegen sämtlich zu weit westlich; der östlichste dieser Häfen ist Triest, von wo regelmäßige Schiffslinien nach dem Atlantischen Ozean und durch den Suezkanal ausstrahlen; die Häfen des Vorderen Orients sind aber noch keine Ausstrahlungspunkte für den Überseeverkehr, — wenigstens nicht für regelmäßige Fahrten von einiger Bedeutung.

b) 2. Dagegen kann die Bedeutung des Durchgangsverkehrs, also des Verkehrs durch den Suezkanal, kaum überschätzt werden. Dieser Verkehr gleitet allerdings an dem von uns betrachteten Raum eigentlich vorbei, denn er berührt ihn nur im Suezkanal (und Aden); trotzdem ist er aber von hoher Bedeutung, denn er befruchtet den übrigen Verkehr und er beeinflußt weit nach Ägypten und dem Sudan, nach Syrien und Arabien hinein die gesamte politische und Verkehrsentwicklung dieser Gebiete, weil der Suezkanal und der Seeweg nach Indien hier verteidigt werden müssen. Auffallend gering ist allerdings bisher der Einfluß des Suezkanals auf Arabien; denn keine Durchgangslinie läuft auf der rd. 2500 km langen Fahrt durch das Rote Meer einen arabischen Hafen an; dagegen wird auf der afrikanischen Seite Port Sudan von manchen Linien angelaufen. Die Vernachlässigung Arabiens ist hauptsächlich auf seine ungünstigen geographischen, außerdem auf die politischen und religiösen Verhältnisse zurückzuführen — aber Arabien ist jetzt erwacht und es wird noch eine große Rolle spielen!

Die Suezstraßen bilden das zweitwichtigste Straßensystem der Welt; das wichtigste ist das sog. nordatlantische System zwischen Nordwesteuropa und der atlantischen Küste von Nordamerika. Der Suezverkehr entspringt im Westen in drei Quellen sehr verschiedener Stärke, nämlich im „Zentralbecken des Weltverkehrs" (Kanal—Nordsee), in New York und in den Großhäfen des Tyrrhenischen und Adriatischen Meers; und er verzweigt sich nach vier Hauptrichtungen: Ostafrika, Indien, Australien und Ostasien. Aus dem indischen, nach Karatschi führenden Ast zweigt die Linie nach dem Persischen Golf ab, die von den Ländern des Vorderen Orients Südostarabien, Irak und Iran an den Weltverkehr anschließt. Sie bildet den wichtigsten südlichen Zugang zum Zweistromland und zu den Ölgebieten Irans; von hier aus ist der Anschluß an die Bagdadbahn zu suchen und von hier aus ist der Eisenbahnbau nach Iran (Teheran) im Gang.

Bezüglich des Suezverkehrs wird von vielen Stellen über die Kanalgebühren geklagt, die viel zu hoch sein sollen. Ob dies zutreffend ist, bleibe dahingestellt; auf jeden Fall hat Japan den Vorsprung, daß es im Verkehr mit den östlich des Kanals liegenden Ländern des Orients (Arabien, Irak und Iran) diese Gebühren nicht zu bezahlen hat und hierdurch im Vorsprung ist. Ferner wird das iranische (persische) Öl durch die Kanalgebühren stark belastet, während das Mossulöl diese nicht zu tragen hat.

Über die Verkehrsarten, die im Mittelmeer-Raum zu bewegen sind, ist zu bemerken, daß hier der Personen- und Nachrichten- und der Verkehr in hochwertigen und leichtverderblichen Gütern eine vergleichsweise große, daß dagegen der Massengüterverkehr eine vergleichsweise kleine Rolle spielt; das tritt besonders dann in die Erscheinung, wenn man von den Verkehrsverhältnissen Nordwesteuropas und des östlichen Nordamerika, also von denen der „hochindustrialisierten" Erdräume ausgeht. Diese andersartige Struktur des Verkehrs ist begründet: in dem starken Durchgangsverkehr durch den Suezkanal, in dem Mangel an Kohlen und der bisher geringen Entwicklung der Großindustrie, in der Erzeugung der vielen hochwertigen Nahrungs- und Genußmittel (Olivenöl, Wein, Obst, Gemüse, Nüsse, Tabak, Rosinen) und auch in dem starken Erholungs- und Vergnügungsverkehr.

Die Verkehrsanstalten können also bezüglich ihrer wirtschaftlichen Erfolge (Einnahmen) nicht mit so großen Mengen rechnen wie bei uns; dafür sind aber die Güter durchschnittlich etwas höherwertig, also auch zahlungsfähiger.

C. Die wichtigsten Grundlagen der Verkehrsbedienung.

Bei der Frage, wie die Verkehrstechnik nun an die Lösung der Verkehrsaufgaben herangegangen ist (und in Zukunft herangehen muß!), ist es einleuchtend, daß bei der gewaltigen Größe des Gesamtgebiets und bei den großen Unterschieden in allen für den Verkehr maßgebenden Grundlagen eine Einheitlichkeit im Verkehrswesen nicht vorhanden ist. Nicht einmal innerhalb desselben Verkehrsmittels, etwa der Eisenbahn, kann man mit Einheitlichkeit rechnen; vielmehr wird man von Anfang an vermuten dürfen, daß hier bezüglich der Trassierungsgrundlagen (Spurweite, Steigungen, Krümmungen) und der Betriebsweise starke Abweichungen in den verschiedenen Regionen bestehen werden.

Die Unterschiede geographischer Art, die eine verschiedenartige Entwicklung der Verkehrsanlagen bewirkt haben, sind vorstehend eingehend dargestellt. Hier soll nur kurz noch hervorgehoben werden, daß diese Unterschiede begründet sind und verstärkt werden durch den stark „inselhaften" Charakter der meisten Landschaften. Inselhaft sind:

Griechenland, — aus lauter Halbinseln und Inseln bestehend und von seinen Nachbarländern nicht etwa nur durch das Meer, sondern vor allem auch durch Gebirge abgetrennt;

Der Meerengen-Raum Istanbul, — infolge seiner so eigenartigen und bedeutungsvollen Lage und Gestalt eine charakteristische Einheit darstellend;

Das Schwarze Meer;

Das Hochland von Anatolien, — eine Halbinsel, durch hohe Kettengebirge vom Meer abgeschlossen und durch noch höhere Gebirge vom übrigen Asien geschieden;

Armenien, — ein typischer Horst (-Staat), für den Verkehrstechniker und den Soldaten gleich schwer angreifbar;

Syrien, — ein Küstensaum zwischen Meer und Wüste;

Ägypten und das Zweistromland, — Großoasen, von Steppen, Wüsten, teilweise auch von Gebirgen umschlossen;

Arabien;

Iran, — wieder ein Horst-Staat, durch hohe Kettengebirge umschlossen; (und im Osten anschließend

Vorderindien, die „inselhafteste" aller Halbinseln der Erde).

Selbst wenn es einer überstarken Militärmacht gelingen könnte, das ganze Gebiet einheitlich zusammenzufassen, — was aber nur ein-

mal, unter Alexander dem Großen, und auch nur unvollkommen und auf kurze Zeit gelungen ist —, würde sie wahrscheinlich nicht in der Lage sein, alle diese „Inseln" mit einer „Verkehrseinheit" zu umspannen.

Zu den geographischen Unterschieden kommen nun aber die „geschichtlichen" hinzu, also die in den politischen Kräften liegenden Unterschiede, die noch dadurch verstärkt werden, daß sie vielfach zu bewußten Gegensätzen und Feindschaften verschärft worden sind. Sie haben die Einheitlichkeit um so mehr gestört, als, wie oben erwähnt, in der gesamten Verkehrspolitik dieses Gebietes die machtpolitischen und militärischen Belange weitaus das Übergewicht über die wirtschaftlichen Rücksichten haben. In diesem Sinn sind für die neuere Zeit (d. h. für das Eisenbahnzeitalter) zwei Abschnitte zu unterscheiden, nämlich die Zeit vor und die nach dem Weltkrieg:

Vor dem Weltkrieg stand Vorderasien politisch unter dem Zeichen des großen Gegensatzes zwischen Rußland und England. Neben diesen beiden Großmächten konnten die sog. selbständigen Staaten (Türkei, Persien, Afghanistan) nicht aufkommen; insbesondere konnten sie keine selbständige Verkehrspolitik treiben; und die andern im Vorderen Orient interessierten Mächte (Griechenland, Italien, Frankreich, Deutschland) konnten auch nur gelegentlich und in räumlich engen Grenzen Verkehrspläne durchführen; jedoch war der Umschwung durch den Bau der Hedschas- und Bagdadbahn schon eingeleitet! Hiervon abgesehen kann man aber, namentlich für die militärisch wichtigsten Verkehrsanlagen (Seehäfen und Eisenbahnen) die Verkehrspolitik auf die einfache Formel bringen:

Es wurde alles begünstigt, was den militärischen (und politischen) Interessen der beiden großen Rivalen entsprach, und es wurde alles behindert, was diesen Interessen zuwiderlief.

In diesem Sinn waren für die Verkehrspolitik Rußlands folgende Richtlinien klar vorgezeichnet:

a) Der Ausbau seines Eisenbahnnetzes zur möglichsten Verbesserung der Verbindungen seiner Kernlande mit seiner „Südfront" (Odessa—Sewastopol—Batum—Baku—Krasnowodsk—Buchara) im Hinblick auf Angriffe gegen Konstantinopel, Armenien, Persien, Afghanistan und Vorderindien und

b) das Vortreiben der „Eisenbahnspitzen" von der Basis Batum—Baku gegen Armenien (also gegen die Türkei) und gegen Persien und von der Basis Krasnowodsk—Merv—Buchara gegen Afghanistan, also gegen Indien-England.

Andrerseits bekämpfte bzw. verhinderte Rußland den Bau von Eisenbahnen: in der Türkei in der Richtung West-Ost quer durch Anatolien oder gar nach Armenien hinein, in Persien den Bau vom Persischen Golf aus nach Norden, in Afghanistan das Vortreiben der Eisenbahnen von Indien her.

England zeigte dagegen im Bau von Eisenbahnen zunächst starke Zurückhaltung. Hierzu war es einerseits dadurch gezwungen, daß es sich zuerst seine ganze „Seefront" vom Mittelmeer (Cypern) über das Rote Meer und die Nordküsten des Arabischen Meers bis Beludschistan sichern mußte, ehe es von den maßgebenden Punkten dieser Front — Suezkanal, (Rotes Meer?), Persischer Golf — mit Eisenbahnbauten nach Syrien, Irak und Persien beginnen konnte. Außerdem war der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Ägypten (und sogar im Sudan) und im Nordwesten Vorderindiens nicht nur für die Beherrschung dieser Länder selbst, sondern auch im Hinblick auf die „Durchdringung" Vorderasiens zunächst wichtiger. Andererseits konnte England solange ruhig warten, wie Persien politisch schwach war und wie die verkehrspolitisch wichtigsten Teilgebiete, nämlich Syrien und das Nordende des Persischen Golfs, unter der Herrschaft des „Kranken Manns am Bosporus" standen, der hier wie am Bosporus selber den getreuen Torwächter von Englands Gnaden darstellte.

Wie planmäßig England seine „Seefront" schuf, ergibt sich aus folgenden Daten:

1704 Gibraltar besetzt.
1814 Malta besetzt.
1839 Aden besetzt (Erweiterung dieser Besetzung 1868, 1882, 1888).
1854 Die Kurja Murja-Inseln (vor der südarabischen Weihrauchküste) besetzt.
1854 Freundschaftsverträge mit mehreren Fürsten am Persischen Golf (Seeräuberküste).
1857 Die Perim-Insel (bei Aden) besetzt.
1867 Die Bahrein-Insel im Persischen Golf besetzt.
1869 Der Suezkanal eröffnet. — England hatte aber den Bau des Suezkanals zuerst stark befeindet.
1875 England kauft die Mehrheit der Suezkanal-Aktien.
1876 Die Insel Sokotra besetzt; desgleichen die Jemen vorgelagerten Inseln.
1878 Cypern gewonnen.
1880 Schutzverträge mit Hadramaut.
1882 Koweit besetzt.
1882 Ägypten besetzt.

1900 Das Gebiet am Schatt el Arab besetzt.
1907 Teilung Persiens in eine russische und eine englische Interessensphäre.
1919 Diktat von Sèvres, Übertragung der „Mandate".
1923 Frieden von Lausanne.
1924 Die Wahabiten (Ibn Saud) erobern Hedschas mit Mekka und Medina.

Nach dem Weltkrieg hat sich auch in Vorderasien vieles geändert, aber so manches nicht in dem Sinn, wie es die „Siegerstaaten" zuerst gewähnt haben. Allerdings ist der Einfluß Österreich-Ungarns auf den Balkan und damit auf den Landweg zum Orient vernichtet, dafür sind aber die Balkanstaaten, Jugoslawien, Bulgarien, so stark geworden, daß sie, von berechtigtem Selbstbewußtsein getragen, nun ihre eigene Verkehrspolitik treiben und zum Erstaunen Westeuropas nicht mehr nach dessen Pfeife tanzen oder auf seine Schalmeien und Sirenengesänge lauschen. Gelähmt ist auch die Arbeit Deutschlands in der Türkei, durch die vor dem Weltkrieg das große Werk der Bagdadbahn so wirksam unterstützt worden ist. Andrerseits haben Frankreich und England mit ihren „Mandatgebieten" auf dem Festland Syriens festen Fuß gefaßt, während sich Italien — die volkreichste Macht des Mittelmeers! — mit einer Inselgruppe fern im West vor der kleinasiatischen Küste hat begnügen müssen[1]. So wenig man nun gerade als Verkehrstechniker die Bedeutung des französischen und des englischen „Sprungbretts" in Syrien unterschätzen darf, so ist doch festzustellen, daß die Gesamtposition der „Siegerstaaten" in Vorderasien heute als schwächer eingeschätzt werden muß als vor dem Weltkrieg.

Dies ist in der Kraftzunahme der orientalischen Nationalstaaten begründet. Diese mag zur Zeit auf militärischem Gebiet noch nicht groß sein, und sie ist es gewiß nicht auf wirtschaftlichem Gebiet; überraschend groß aber ist sie auf seelischem Gebiet, und das ist wahrscheinlich auch hier das Ausschlaggebende. Mindestens die Türkei und Iran haben es bewiesen, daß sie sich nicht mehr am Gängelband der Fremden führen lassen, und ihre kluge, zielbewußte Staatsführung hat auch die gerade für unsere Untersuchungen so wichtige Verkehrssituation klar erkannt:

daß der Ausbau eines nur auf die Interessen des eigenen Landes zugeschnittenen Verkehrsnetzes für Frieden und Krieg eine Lebensnotwendigkeit ist und daß hierbei der Ausbau des Eisenbahnnetzes an erster Stelle steht, und daß

[1] Diese Inselgruppe, Dodekanes genannt, besteht aus rd. 40 Inseln, die u. U. einmal durch ihre Lage strategisch wichtig werden können.

diese großräumigen Staaten sehr schwer angreifbar sind, zumal Lage, Gestalt, Klima und Wirtschaft den Verteidiger begünstigen, wenn dieser dem eigenen Volk gegenüber den Mut hat, sich nötigenfalls tief ins Innere zurückzuziehen (vgl. Rußland 1812, Türkei 1921), daß aber der Angreifer mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, wenn er nachstoßen will[1].

Man muß also bei der Beurteilung der künftigen Gesamtverkehrspolitik Vorderasiens davon ausgehen, daß die Türkei und Iran je ihr eigenes Verkehrsnetz ausbilden werden; hierbei ist für die Türkei die West-Ost-Richtung von Istanbul quer durch Anatolien nach der russischen und persischen Grenze und zum Mosulgebiet am bedeutungsvollsten; dagegen kann man für Iran zweifelhaft sein, ob die Nord-Süd-Richtung vom Kaspischen Meer über Teheran zum Persischen Golf oder die West-Ost-Richtung von der Türkei und dem Schwarzen Meer her wichtiger ist. Auf jeden Fall ist aber auch der Bau eines Binnen-Netzes mit dem Raum Teheran als Zentralgebiet dringlich. Wie oben erwähnt, zeigen die Türkei und Iran allerdings einen stark inselhaften Charakter; aber die beiden „Inseln" grenzen unmittelbar aneinander und beide grenzen im Norden an Rußland. — Wenn zwischen diesen drei Einigkeit herrscht, so sind sie vom Mittelmeer und Süden her wohl kaum angreifbar[2].

---

[1] Schon ein antiker Schriftsteller hat über einen der Parther Kriege (oder den sog. Jüdischen Krieg?) dem Sinne nach ausgeführt:

In diesen Ländern — d. h. in diesen großräumigen Steppen und Wüsten, die teilweise auch gesundheitlich sehr bedenklich sind — ist die Kriegführung viel weniger eine Angelegenheit des Offiziers als des Arztes und Ingenieurs —, also der Gesundheitspflege, des Verkehrs und der Wasserversorgung.

Wie richtig dieser Satz ist, werden wir in der nächsten Zeit fortlaufend in den Zeitungen lesen können!

[2] Zur Türkei und Iran tritt nach Osten hin noch der dritte Gebirgstaat Afghanistan hinzu, der seine Unabhängigkeit ebenfalls behauptet hat. Die Anlehnung dieser drei unabhängigen vorderasiatischen Reiche an Rußland darf nicht vom (west-)europäischen, sondern muß vom (inner-)asiatischen Gesichtspunkt aus betrachtet und gewürdigt werden. Die drei Reiche bilden eine vom Bosporus bis zum Hindukusch ohne Unterbrechung durchgehende Einheit, einheitlich in Wirtschaft und Kultur, einheitlich in der Religion, einheitlich in Politik, nämlich in dem Mißtrauen gegen Westeuropa und in dem Anlehnungsbedürfnis an asiatische Mächte; und Rußland bildet eine von den Karpathen bis in die Mongolei durchgehende asiatische Einheit. Dabei beachte man, was die Religion anbelangt, daß zwar mancherlei Meinungsverschiedenheiten und Gegensätze im Islam bestehen, daß aber das Gemeingefühl in Ablehnung fremder Religionen jedenfalls stark ausgeprägt ist, und daß Rußland selber zu einem erheblichen Teil mohammedanisch ist; — der russische Gesandte in der Türkei ist Kaukasier, Tatar und Mohammedaner. Sehr zu beachten ist die

Ein dritter Großraum hat sich zwar noch nicht zu einem einheitlichen Staat zusammengefügt, aber er ist anscheinend auf dem Wege hierzu. Es ist Arabien, räumlich die größte Halbinsel der Welt, aber infolge Bodengestalt und Klima wirtschaftlich noch sehr schwach. Man darf aber diese wirtschaftliche Schwäche nicht mit militärischer und politischer Schwäche gleichsetzen; denn einerseits liegt in der räumlichen Größe und dem Klima ein starker Schutz, weil beide einem Angreifer außerordentliche Verkehrsschwierigkeiten bereiten; andererseits ist die Verkehrstechnik heute so weit, daß sie, sobald sich in diesem so eigenartigen und schwierigen Land ein kräftiger Staat bildet, diesem die hierfür richtigen Verkehrsmittel zur Verfügung stellen wird.

Das Rückgrat wird auch hier die Eisenbahn bilden, aber es wird ein sehr weitmaschiges Netz sein, dessen einzelne Linien noch dazu in Bau und Betriebsausstattung ganz einfach gehalten werden müßten; statt der Nebenlinien wird man den Kraftwagen einsetzen, der wahrscheinlich vielfach ohne eigentlichen Straßenbau auskommen wird, wobei man sich mit den hierbei entstehenden sehr hohen Betriebskosten bei dem geringen Verkehr abfinden kann; Flugzeuge sind natürlich bei den großen Entfernungen und kleinen Verkehrsmengen von besonderer Bedeutung[1].

---

finanzielle und technische Unterstützung, die Rußland der Türkei bei deren Industrialisierung, namentlich in der Textil- und Stahlindustrie, gewährt; diese Staaten werden auch z. B. für ihre strategischen Eisenbahnbauten lieber von Rußland als vom westeuropäischen Kapital Geld nehmen.

Aus diesem „Drei-Mächte-Block" ist in der letzten Zeit ein mohammedanischer Vier-Staaten-Block entstanden, indem Irak sich dem Freundschafts- und Nichtangriffspakt angeschlossen hat. Irak, das sich immer mehr aus der Bevormundung durch England loslöst, hat nämlich die Streitaxt mit Iran begraben. Es bestanden nämlich immer noch Streitigkeiten zwischen diesen beiden Staaten wegen der Grenze am Schatt-El-Arab (dem Mündungsfluß von Euphrat und Tigris); und wenn diese Frage auch noch nicht ganz eindeutig geklärt ist, so ist sie doch soweit bereinigt, daß man nicht mehr daran denkt, sie etwa kriegerisch zu klären oder den Völkerbund anzurufen. Es ist bezeichnend, daß auch bei dieser freundschaftlichen Verständigung kein europäischer Staat als Schiedsrichter angerufen worden ist, sondern daß auch hier — wie bei der Verständigung zwischen Iran und Afghanistan — die Türkei der Vermittler gewesen ist.

[1] In den letzten Wochen hat sich auch Arabien, d. h. das Reich Saudi Arabia des Königs Ibn Saud, der bisher Freundschaft mit England gehalten hat, mit Irak verständigt und hierdurch den Anschluß an den Vier-Staaten-Block gefunden. Die Streitigkeiten sind bereinigt; ein Bündnisvertrag ist abgeschlossen. Seine Grundlagen sind: militärisches Verteidigungsabkommen und einheitliche Bewaffnung, gegenseitige diplomatische Vertretung im Ausland,

Für die technische Gestaltung der Verkehrsanlagen Vorderasiens ist der Umstand von besonderer Bedeutung, daß die Verkehrsmengen durchschnittlich nicht groß sind und jedenfalls hinter denen in sog. Industrieländern weit zurückstehen. Die geringen Mengen sind in den geographischen Gegebenheiten, namentlich in Klima, Bodengehalt und Bodengestalt zwingend begründet und daher für alle Zeit, d. h. auch bei starker Anwendung der neuzeitlichen Technik (fast) unabänderlich. Die Bodengestalt setzt die Fruchtbarkeit in den so weit verbreiteten, zum Teil sehr schroffen Gebirgen herab; das gleiche tut der Bodengehalt in den Wüsten, aber auch in vielen Steppen und in den besonders steinigen Gebieten; und wo diese beiden Voraussetzungen günstig sind, ist vielfach das Klima ungünstig, da die Beregnung zu gering ist. Insgesamt erzeugt also die Landwirtschaft keine großen Gütermengen. Der Bergbau und die Industrie sind zur Zeit noch schwach entwickelt, und ob sich eine typische Schwerindustrie mit einem starken Verkehr in Massengütern (Kohlen und Erzen) entwickeln wird, ist zweifelhaft, obwohl Bodenschätze in einzelnen Teilgebieten vorhanden sind.

Dazu kommt die Anspruchslosigkeit der Bevölkerung, die zum Teil in dem warmen Klima begründet ist, das trotz der strengen Winter an Bekleidung, Hausbau und Heizung nur geringe Ansprüche stellt, so daß die Transportmengen an Bekleidungs-, Bau- und Heizstoffen nicht groß sein können. — Die besonderen Anforderungen des Öltransports werden durch besondere Verkehrseinrichtungen (Rohrleitungen) befriedigt, so daß auch von diesem Massengut das allgemeine Verkehrswesen nicht wesentlich befruchtet wird.

Da also die wirtschaftliche Basis des Verkehrs schwach ist, kann dem gesamten „Verkehrsapparat" keine große Leistungsfähigkeit gegeben werden; der für die Verkehrserschließung maßgebende Ingenieur muß also auf anfängliche Bescheidenheit, aber große Entwicklungsfähigkeit entscheidendes Gewicht legen.

Vereinheitlichung der Währung, Erleichterungen für Handel und Verkehr, einheitliche Verkehrspolitik (Bau eines Pilgerwegs zwischen Irak und Hedschas) und Vereinheitlichung der Sprachlehre.

Man beachte nun, daß im Osten, nämlich an der Ostgrenze Afghanistans, jener geheimnisvolle Raum anschließt, durch den Hochasien mit dem Westen verbunden ist, — heute als Sinkiang offiziell noch chinesisch, aber in seiner Bevölkerung mohammedanisch und von den russischen Eisenbahnen schon erreicht. Das ist ein mohammedanischer Block vom Mittelmeer bis China, der die ganze Südflanke Rußlands deckt.

Das Rückgrat der Verkehrserschließung muß auch hier die Eisenbahn bilden, zumal die Binnenwasserstraßen infolge des Gebirgsaufbaus und des Klimas, von einigen Teilgebieten abgesehen, keine große Rolle spielen können. Das Eisenbahnnetz kann aber nur sehr weitmaschig gehalten werden, und die Ausstattung in Bau und Betrieb kann nur bescheiden sein. Der seiner Verantwortung bewußte Ingenieur muß daher hier (wie in allen „nicht hochindustrialisierten" Ländern) andere Trassierungsgrundlagen anwenden wie in den „alten" Eisenbahnländern, nämlich in dem überindustrialisierten, so dicht besiedelten und so stark verstädterten Westeuropa und östlichen Nordamerika.

Am bedeutungsvollsten wäre hier zunächst die Frage der Spurweite. Sie ist in Vorderasien leider vollständig „verpatzt". Die richtige Spur wäre (nicht nur für Vorderasien, sondern schon für die Balkanländer südlich der Donau) die Meterspur oder die Kapspur, die sich in dem Nachbarkontinent als „afrikanische Regelspur" so gut bewährt hat. Leider haben aber Rußland und Vorderindien nicht nur unsere „Normalspur", sondern sogar Breitspur, und dies hat natürlich das Eisenbahnwesen Vorderasiens beeinflußt, — allerdings noch nicht in dem Sinn, daß schon breitspurige Linien von einer breitspurigen Basis aus, außer in etwa von Rußland aus, vorgetrieben worden sind, aber in dem Sinn, daß die Staatslenker die Meterspur als etwas Minderwertiges ansehen. Hierbei ist zu beachten, wie wenig es bekannt ist, daß die Breitspur in den glatten Tiefebenen Rußlands und Indiens zwar keine Bauschwierigkeiten bereitet, daß sie aber für die wirtschaftlichen Bedingungen dieser Länder zu groß ist und daß man in Vorderindien bald mit ihr hat brechen müssen und dann große Hauptbahnnetze mit Meterspur angelegt hat. Auch die hohe quantitative und qualitative Leistungsfähigkeit der Meterspur ist fast unbekannt. Es braucht aber auf diese Frage hier nicht näher eingegangen zu werden, da sie von mir in der „Verkehrstechnischen Woche" eingehend erörtert worden ist[1]. Es muß vielmehr festgestellt werden, daß in Vorderasien leider ein „Chaos von Spurweiten herrscht, vergleichbar dem gleichen Chaos in Brasilien oder Australien. Meiner Ansicht nach müßte man in Vorderasien überall dort, wo man noch einigermaßen freie Hand hat, die Meter- oder Kapspur wählen; — aber ich bin

[1] „Trassierungs-Grundsätze für Eisenbahnen außerhalb der hoch-industrialisierten Gebiete", Verkehrst. Woche 1933, Heft 37.

darüber unterrichtet, daß andere Fachleute auch für dieses Gebiet unsere Regelspur für richtiger halten[1].

Wie dem auch sei, so sollte man jedenfalls bezüglich der Steigungen und Krümmungen von den alten Regelmaßen — und von den alten Vorurteilen! — endlich loskommen. Sie spielen allerdings keine große Rolle in den Tiefländern und auch nicht auf einigen Hochflächen, deren Reliefenergie gering ist; Vorderasien ist aber weithin Gebirgsland oder vielmehr Hochgebirgsland, und die Bauschwierigkeiten sind gerade für die wichtigsten Bahnen, nämlich für die von der Küste in das Binnenland vordringenden Linien, so groß, daß sie denen unserer Alpenbahnen nicht nachstehen; die Talbildungen und die geologischen und klimatischen Bedingungen sind aber, wie früher erwähnt, vielfach ungünstiger. Da nun die Baukosten und später die Unterhaltungskosten besonders durch künstliche Längenentwicklungen erhöht werden, sollte man immer versuchen, diese grundsätzlich zu vermeiden. Hierzu muß man sich vor allem davon freimachen, sich für die maßgebende Steigung an das „Regelmaß" von 25‰ (1 : 40) anzuklammern. Dieses Maß wird ja sogar bei dem großen Vorbild aller Gebirgsbahnen, der Gotthardbahn, noch um 2‰ überschritten, denn deren höchste Steigung ist nicht 25 sondern 27‰; man darf dabei aber nicht übersehen, daß für die Gotthardbahn mit einem sehr starken Verkehr gerechnet werden konnte und daß sie für Dampfbetrieb gebaut worden ist; außerdem muß man doch endlich einmal anfangen, aus den großen Fortschritten die richtigen Lehren zu ziehen, die seit dem Bau der alten Gebirgsbahnen in der Lokomotiv-, Brems- und Oberbautechnik gemacht worden sind. Meiner Ansicht nach sollte man sich für Gebirgsbahnen — und fast alle maßgebenden Linien Vorderasiens sind Gebirgsbahnen — in Gebieten mit schwachem Verkehr nicht ängstlich und kritiklos an die Trassierungsgrundlagen der Gotthardbahn anklammern, sondern auch die anderer bewährter Gebirgsbahnen beachten, z. B. das andere große Meisterwerk der Schweizer Eisenbahnbaukunst, die Albulabahn; deren Regelmaße aber sind: Spurweite 1000 mm, kleinster Halbmesser 120 (ausnahmsweise nur 100) m,

[1] Für die Schmalspur, und zwar die Meterspur als die richtige für die damalige Türkei, also für die Balkanländer und Vorderasien ist schon vor 60 Jahren kein Geringerer als Wilhelm Pressel (1821—1902), der geniale Erbauer der Türkischen Eisenbahnen, eingetreten, also der Mann, der anerkanntermaßen nicht nur ein hervorragender Ingenieur, Wirtschaftler und Geograph, sondern außerdem der „beste Kenner des Orients" gewesen und als solcher z. B. auch vom Fürsten Bismarck anerkannt worden ist; — vgl. Verkehrst. Woche 1935, Seite 683.

größte Steigung 35‰. Bezüglich der Steigung sei aber der Satz aus dem angeführten Aufsatz wiederholt:

„Lassen sich bei Gebirgsbahnen große (und kostspielige) Längenentwicklungen vermeiden, wenn man die maßgebende Steigung auf **40** oder auch **45‰** festsetzt, so soll man vor diesen scheinbar sehr starken Steigungen nicht zurückschrecken, zumal dann nicht, wenn man für lange Zeit mit nur schwachem Verkehr rechnen kann."

In Vorderasien muß man noch besonders beachten, daß die reichen Ölvorkommen die Betriebsweise mit Ölfeuerung oder mit Ölmotoren begünstigen, und daß man daher berechtigt ist, mit maßgebenden Steigungen zu trassieren, die sonst vielleicht nicht zulässig wären.

Außerdem muß man sich von dem Gedanken leiten lassen, daß diese ersten Bahnbauten doch zunächst einmal die Hauptaufgabe haben, das bisher sehr schwache Wirtschaftsleben überhaupt in die Höhe zu bringen, daß man zunächst also billig, aber ausreichend bauen muß und daß man es den kommenden Generationen überlassen sollte, die Strecken umzubauen, wenn der Verkehr wesentlich gestiegen sein wird und wenn dann die hohen Betriebskosten sich zu unangenehm auswirken sollten. Das ist doch eigentlich einer der wichtigsten Grundsätze einer vernünftigen Wirtschaftspolitik (und zwar nicht nur im Eisenbahnwesen). So hat man auch in Südafrika zunächst sehr bescheiden, also mit starken Steigungen und vielen scharfen Krümmungen, gebaut und geht erst jetzt bei den wichtigsten Strecken mit Verbesserungen vor, und ein Fachmann wie Reichsbahndirektionspräsident Meyer (Erfurt) hat dies nach eingehenden Studien als richtig erklärt.

Bemerkt sei noch, daß elektrischer Betrieb für Fernbahnen wegen der hohen Anlagekosten kaum in Betracht zu ziehen ist; — ob der Ausbau von Wasserkraftanlagen diese Frage beeinflussen kann, ist allgemein nicht zu entscheiden.

D. Die wichtigsten Einzelgebiete.

Vorbemerkung:

Über die wichtigsten Daten der Längen der Eisenbahnnetze Vorderasiens gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß, die allerdings für 1932 gilt[1]:

[1] Die neuesten Zahlen finden sich im Archiv für Eisenbahnwesen 1936, Seite 6. Hiernach sind die Längen der Eisenbahn in Palästina-Transjordanien 999 km, in Französ.-Syrien 1028, in Irak 1211, in Iran 630, in der Türkei 6144 km. Wegen des sehr flotten Eisenbahnbaus in der Türkei vgl. auch Z. d. V. Mitteleur. E. V. 1936, S. 55.

Land	Bahnlänge	Zunahme 1928—1932		Des Landes		Bahnlänge auf je	
	in km	km	%	Größe qkm	Bevölkerung	100 qkm	10 000 Einwohner
Iran	450	233	107	1 644 000	9 000 000	0,03	0,5
Türkei, Syrien, Irak[1]	6 510	—	—	3 637 000	21 300 000	0,2	3,0
Palästina	1 238	7	0,6	23 320	1 035 000	5,3	12,0
Dazu zum Vergleich:							
China	13 561	—	—	9 939 000	474 000 000	0,1	0,3
Japan	29 137	5 101	21,2	678 000	91 730 000	4,3	3,2
Brit. Ostindien .	66 758	4 280	6,9	5 100 000	354 000 000	1,3	1,9
Deutschland . .	58 616	—	—	470 700	66 200 000	12,5	8,9

[1] Dazu Arabien und Cypern.

Über die politischen Grenzen vgl. Abb. 8.

Abb. 8. Die politischen Grenzen und Staatsgebiete.

Über die gesamten Eisenbahnen gibt Abb. 9 Auskunft; in ihr sind auch die Unterschiede in den Spurweiten dargestellt[1].

1. Die Türkei[2].

(Vgl. Abb. 10 a—c.)

Da im Verkehrswesen des von uns betrachteten Raums die politischen und militärischen Fragen eine so große und bei der Türkei die entscheidende Rolle spielen, so ist hier die Einteilung in die Zeit vor und nach dem Weltkrieg besonders wichtig:

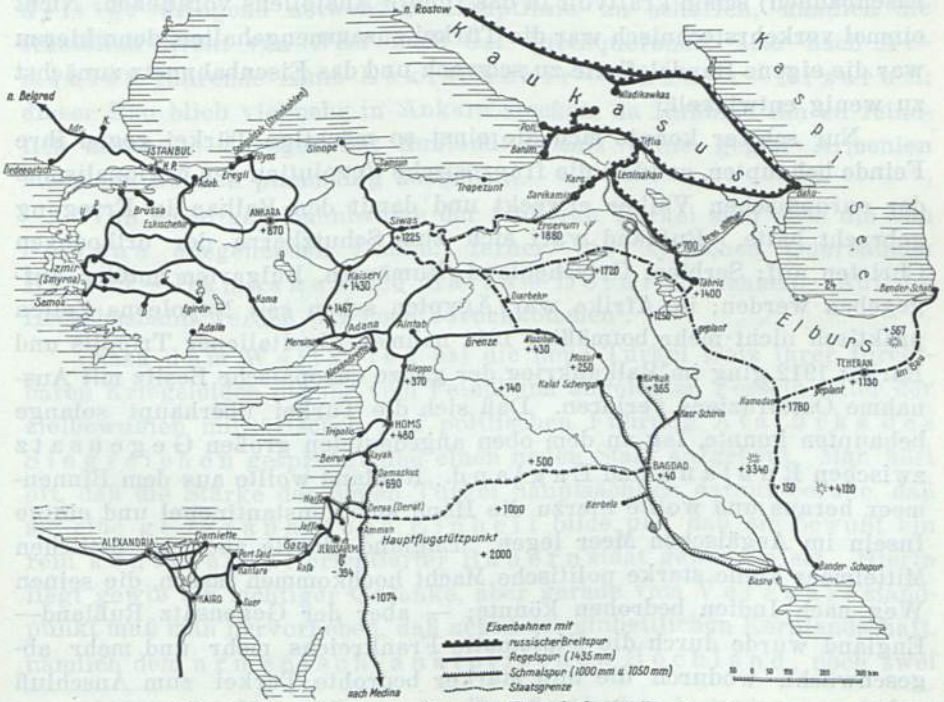


Abb. 9. Übersichtskarte über die Eisenbahnen Vorderasiens mit Unterscheidung der Spurweiten.

Vor dem Weltkrieg litt die Türkei daran, daß sie geographisch, wirtschaftlich und völkisch nicht einheitlich war und daß sogar in der Religion die Einheitlichkeit recht locker war. Die Bevölkerung bestand aus Türken, Griechen, Armeniern, Kurden, Arabern usw., die sich durch Sprache, Sitte, Religion, Nationalempfinden stark

[1] Die Abb. ist aber nicht mehr ganz zuverlässig, da inzwischen mehrere Linien in Betrieb genommen worden sind.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 169, mit Karte der Eisenbahnen der Türkei, getrennt nach Staats- und Privatbahnen.

voneinander unterschieden und sich oft blutig befehdeten; von zahlreichen Völkern, namentlich von den Armeniern und Arabern, wurde die türkische Oberhoheit als Knechtschaft empfunden. Die Hauptstadt Konstantinopel lag exzentrisch und war von Nord, West und Süd vom Feind bedroht; sie war von einem bunten Völkergemisch bewohnt, das sich später als politisch höchst unzuverlässig erwies. Die wertvollen Küstengebiete Kleinasiens waren wirtschaftlich in der Hand von Griechen, die das kulturelle und wirtschaftliche Leben fast ganz beherrschten und (mittels den von ihnen und Westeuropa finanzierten Eisenbahnen) schon kraftvoll in das Innere Anatoliens vorstießen. Nicht einmal verkehrstechnisch war die Türkei zusammengehalten, denn hierzu war die eigene Handelsflotte zu schwach und das Eisenbahnnetz zunächst zu wenig entwickelt.

Nur schwer konnte sich die einst so mächtige Türkei gegen ihre Feinde behaupten, seitdem die französische Revolution den Nationalismus der europäischen Völker erweckt und damit den Balkan in Erregung gebracht hatte. Rußland warf sich zum Schutzherrn der orthodoxen Christen auf; Serbien, Griechenland, Rumänien, Bulgarien mußten aufgegeben werden; in Afrika war Ägypten schon seit Napoleons Zeiten praktisch nicht mehr botmäßig; 1911 nahmen die Italiener Tripolis und Barka; 1912 ging im Balkankrieg der ganze europäische Besitz mit Ausnahme Ostthraziens verloren. Daß sich die Türkei überhaupt solange behaupten konnte, lag an dem oben angedeuteten großen Gegensatz zwischen Rußland und England. Rußland wollte aus dem Binnenmeer heraus und wollte hierzu die Hand auf Konstantinopel und einige Inseln im Aegäischen Meer legen. England durfte aber im östlichen Mittelmeer keine starke politische Macht hochkommen lassen, die seinen Weg nach Indien bedrohen könnte; — aber der Gegensatz Rußland—England wurde durch die Diplomatie Frankreichs mehr und mehr abgeschwächt, wodurch die nun stärker bedrohte Türkei zum Anschluß an Deutschland veranlaßt wurde.

Unter großen politischen Schwierigkeiten gelang es der Türkei unter dem Beistand Deutschlands, doch endlich eine fast durchgehende Eisenbahnlinie durch das ganze Reich zu schaffen. Abgesehen von dem auf europäischen Boden liegenden Teilstück handelte es sich um eine von Konstantinopel (Haidar Pascha) ausgehende, Anatolien von (Nord-)West nach (Süd-)Ost durchquerende Stammlinie, die sich am Golf von Alexandrette, etwa im Raum Aintap-Aleppo, in zwei Hauptäste hätte vergabeln müssen:

1. nach Mosul—Bagdad—Basra am Persischen Golf und

2. nach Damaskus — Medina — Mekka und zu dessen Hafen Djidde am Roten Meer.

Von diesem Hauptsystem, das den politischen Belangen der früheren Türkei entsprochen haben würde, bezeichnen wir die Linie Konstantinopel—Nissibin, die aber noch nicht bis Bagdad fortgesetzt ist, als „Bagdadbahn", während wir die Linie (Aleppo—)Damaskus—Medina, die aber noch nicht bis Mekka fortgesetzt ist, als „Hedschasbahn" (oder auch als Mekkabahn) bezeichnen.

Der Türkei ist aber vor dem Weltkrieg nicht gelungen, die dritte, dringend notwendige Hauptlinie zu schaffen, nämlich die Anatolien direkt von West nach Ost durchquerende, also nach Armenien führende Linie Eskischehir — Ankara — Erzerum; dieser Bau blieb vielmehr in Ankara stecken, da Rußland ihn zu feindlich ansah; — dagegen hat Rußland damals seine gegen Armenien zielenden Bahnen planmäßig ausgebaut.

Von wichtigen Bahnbauten der früheren Türkei sind noch die von Smyrna ausgehenden Linien, ferner die syrischen Querbahnen Beirut — Damaskus und Haifa — Derat zu nennen. Auf die Hedschasbahn werden wir noch zurückkommen[1].

Nach dem Weltkrieg hat die neue Türkei trotz ihrer furchtbaren Kriegsleiden die ihr vom Feindbund angelegten Fesseln unter der zielbewußten militärischen und politischen Führung Atatürks des Siegreichen gesprengt und einen neuen Staat aufgebaut. Man hört oft, daß die Stärke der neuen Türkei hauptsächlich darauf beruhe, daß sie eine geographische Einheit bilde und daß sie bewußt ein rein kontinental orientierter Bauernstaat geworden sei. Hierin liegt gewiß ein richtiger Gedanke, aber gerade vom Verkehrsstandpunkt muß man hervorheben, daß neben der einheitlichen Kernlandschaft, nämlich dem armenisch-anatolischen Hochland, noch zwei

[1] Über die Linienführung der Bagdadbahn bestanden von Anfang an große Meinungsverschiedenheiten. Für die schließlich gewählte Linie trat ein Mann wie Pressel nur in ihrem östlichen Teilstück ein. Dagegen bekämpfte er das westliche Teilstück, weil dies zu nahe am Mittelländischen Meer vorbeiführt. Pressel empfahl dem Sultan dringend für die Gesamtlinie die Führung über Ankara—Kaisarie—Malatia—Diarbekir, also die Linienführung durch die Mitte des Landes und fern vom Meer. Indem sich Pressel zu dieser „kontinentalen" Einstellung im Gegensatz zur „maritimen" bekannte, bewies er seinen politischen Scharfblick: er erkannte schon damals klar, wie schwach die gesamte Türkei gegenüber Angriffen vom Meer aus und wie schwach ihre Stellung in Syrien war, wie stark sie aber war (und heute ist) als Kontinentalmacht in ihrem eigentlichen Kernland Anatolien. Vgl. Verk. Woche 1935, S. 683.

weitere Landschaften von wesentlich anderem Charakter bestehen, nämlich der Meerengenraum mit Istanbul und die Küstensäume Kleinasiens; diese Gebiete sind stark maritim, gewerblich und auch für ihre hochblühende Landwirtschaft auf Außenhandel und -verkehr eingestellt. Die Verlegung der Regierung nach dem zentral gelegenen Ankara aus dem noch exzentrischer als früher gelegenen Istanbul hat die politische Bedeutung dieser Stadt allerdings stark geschwächt, aber ihre geographisch, also unabänderlich bevorzugte Stellung als Handels- und Verkehrszentrale für das Gebiet Balkan—Schwarzes Meer—Kleinasien nicht erschüttert. Istanbul ist auch heute noch mit etwa 1 120 000 Einwohnern, von denen übrigens 500- bis 600 000 Christen, davon je 200 000 Griechen und Armenier, sind, die weitaus größte Stadt der Türkei; denn erst in weitem Abstand folgen Smyrna mit rd. 100 000, Konia mit 70 000, Brussa, Adana, Adrianopel mit je etwa 60 000[1]. Istanbul ist auch der weitaus wichtigste Hafen des Türkischen Reichs, und die märchenhafte Schönheit der Gestade des Bosporus wird immer ihre Anziehungskraft als Wohnstätte reicher Kreise behalten. — Daß die Türkei nicht daran denkt, den Meerengenraum aufzugeben, ergibt sich daraus, daß sie das Recht zu seiner Befestigung fordert.

Die neue Türkei baut planmäßig ihre Landwirtschaft und Viehzucht wieder auf; sie wertet hierbei — unter starker Heranziehung Deutscher — die Ergebnisse der Wissenschaft und Praxis aus, und es ist nicht zu bezweifeln, daß die berühmten Kornkammern der Antike in zäher Arbeit einer neuen Blüte entgegengeführt werden; hierbei wird die künstliche Bewässerung, die in der Ebene von Konia von Deutschen schon vor dem Krieg eingeleitet worden ist, und das Wiederaufforsten eine große Rolle spielen. Dem Anbau bestimmter Industriepflanzen (Baumwolle, Flachs, Hanf, Mohn, Zuckerrüben, Tabak) wird große Aufmerksamkeit gewidmet, desgleichen der Seidenraupenzucht. Planmäßig wird die Erschließung der Bodenschätze gefördert; für Meerschaum hat die Türkei das Monopol; die verschiedensten Erze sind festgestellt, ihr Abbau ist eingeleitet; am Ölgebiet von Mosul hat die Türkei einen gewissen Anteil[2]. Braun- und Steinkohlenbergbau befinden sich in schneller Entwicklung; die Steinkohlenförderung in dem am Schwarzen Meer liegenden Kohlengebiet (Sunguldak) hat von 1925 auf 1934 von

[1] Neuerdings werden aber folgende Zahlen angegeben: Istanbul 741 000, Smyrna (Izmir) 170 000, Ankara 123 000, Adana 76 000, Brussa (Bursa) 72 000.

[2] Vgl. Gerhart Bartsch, Hannover, in der Geographischen Wochenschrift 1935, S. 665.

rd. 770 000 auf 2 000 000 t zugenommen. Die Türkei kann bereits Steinkohle ausführen; es werden schon Griechenland, Italien, Ägypten, Syrien, Rumänien, Ungarn (!) beliefert, und neuerdings sogar Österreich (!), und zwar über die Donauschiffahrt; in dem Kohlenbergbau arbeitet aber noch stark das fremde Kapital (rd. 63 %). Der ganze Bergbau soll aber jetzt stark unter die wirtschaftliche Hoheit des Staates gestellt werden. Die gleiche Aufmerksamkeit wird der Entwicklung der Industrie gewidmet. Aus all dem ergibt sich, daß der Verkehr mit einem stetigen Anstieg der Gütermengen rechnen darf. Die Ausfuhr von Kohlen aus der Türkei betrug:

Jahr	Tonnen	Wert in T. Pf.
1928	93 800	1 418 000
1929	155 500	1 876 000
1930	155 600	1 317 000
1931	215 800	1 661 000
1932	421 300	3 784 000
1933	532 000	3 821 000
1934	675 700	3 204 000

Im Verkehrswesen betreibt die Türkei vor allem eine zielbewußte, zähe Eisenbahnpolitik. Das Bahnnetz, mit der europäischen Regelspur angelegt, ist fast ganz in den Türkischen Staatseisenbahnen vereinigt. Von den wichtigsten Durchgangsstrecken ist die alte „Bagdadbahn" bis Tel Kotchek in Betrieb; der Weiterbau durch das „Mosulgebiet" bis zu der 200 km entfernten Stadt Mosul ist bis vor kurzem von England verhindert worden; jetzt hat aber Frankreich noch 20 km vorgebaut, und 1935 sollen weitere 80 km fertig werden. Sobald die Lücke geschlossen sein wird, wird der durchgehende Schienenweg vom Bosporus zum Persischen Golf geschaffen sein[1].

Von der Anatolien durchquerenden Zentralbahn ist die Strecke von Ankara über Kayseri bis Diarbekir in Betrieb; der Bau nach Ersingjan —Erzerum (—Kars) ist im Gang; der Zusammenschluß des türkischen Eisenbahnnetzes mit dem russischen und iranischen (persi-

[1] In dem Diktat von Sèvres war die Bagdadbahnstrecke vom Mittelmeer bis Nisibin der Türkei genommen worden, indem die Grenze des französischen Mandatgebiets entsprechend weit nördlich gezogen worden war; die Grenze ist aber 1926 in die südliche Begrenzungslinie der Bahn gelegt worden, und die Bahn steht beiden Anliegern zu gleichen Rechten zur Benutzung zur Verfügung; diese Grenzbahn gehört aber nicht zum Netz der türkischen Staatsbahnen, sondern ist Privatbahn (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 508). Der Taurus-Expreß, der früher in Nisibin endigte, fährt jetzt bis Tel Kotchek.

schen) Netz ist sicher nur noch eine Frage weniger Jahre; hiermit wird eine erhebliche Verstärkung der Abwehrfront Vorderasiens gegen etwaige Angreifer oder friedliche Durchdringungsver-

Abb. 10a. Das Flußsystem Kleinasiens.

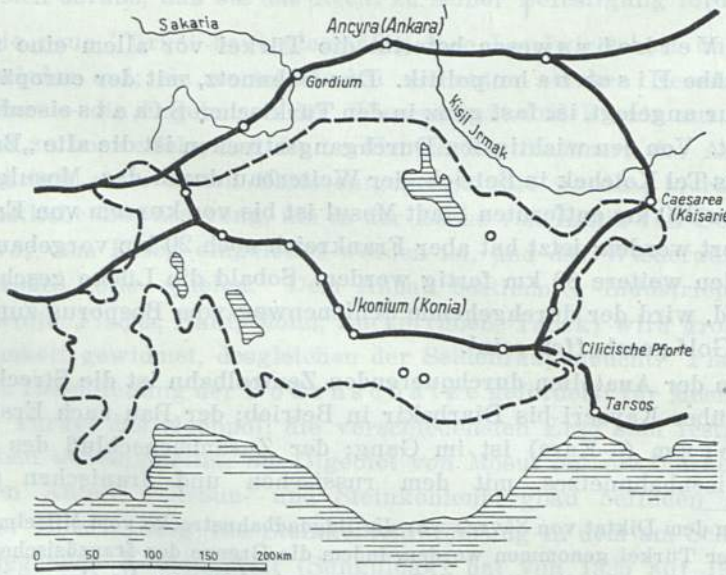


Abb. 10b. Das abflußlose Gebiet Kleinasiens mit den alten Straßen und den vielen alten Städten.

suche geschaffen sein. Von der Zentralbahn aus führt die Linie Siwas—Samsun zum Schwarzen Meer; weitere Verbindungsbahnen sind nach Trapezunt und Batum geplant; die Verbindung mit der Westküste ist über

Smyrna hergestellt; an der Südküste sind in deren Ostecke die Häfen Mersina und Alexandrette durch Stichbahnen mit der Bagdadbahn verbunden; eine Verbindung mit Adalia (in der Mitte der Südküste) ist im Bau. Über die schwierigen Höhenverhältnisse gibt Abb. 10 c Auskunft. Zielbewußt arbeitet die neue Türkei an der Verstaatlichung aller noch — für den größeren Verkehr wichtigen — bestehenden Privatbahnen weiter. Die Bahnen um Smyrna (Izmir) (rd. 610 km) sind seit Juni 1935 verstaatlicht; die auf europäischem Boden liegende Hauptstrecke steht dicht vor der Verstaatlichung. Für die Verbesserung des Betriebes geschieht viel, was z. B. in der Beschleunigung der durchgehenden Züge zum Ausdruck kommt. Die Bahnbauten sind zum Teil sehr schwierig. Die eben eröffnete Linie Fewzi Pascha—Diarbekir hat bei einer Länge von 506 km 64 Tunnel von zusammen rd. 13 700 km Länge; sie über-

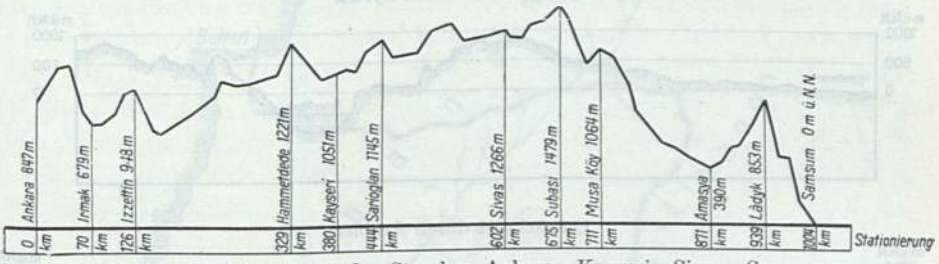


Abb. 10c. Längenschnitt der Strecken Ankara—Kayseri—Sivas—Samsum.

windet die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und Indischen Ozean (Euphrat) in etwa + 1400 m Höhe. Von Diarbekir ist der Eisenbahnanschluß nach Iran zu suchen.

2. Syrien und sein Hinterland, einschl. des Zweistromlands.

(Vgl. Abb. 11 bis 13.)

Syrien ist ein typisches Übergangsland; in Schwellenlage zwischen dem Mittelmeer und den Steppen und Wüsten gelegen, zeigt es den Übergang von der Kultur und der reichen Wirtschaft der Küste zu der armen Trockenzone Asiens. In dieser Lage liegt seine verkehrsgeographische Stärke; mehr noch kommt diese in der Zwischenlage im großen Rahmen Abendland—Morgenland zum Ausdruck. Man darf vermuten, daß die starken machtpolitischen Spannungen, bei denen die Gegensätze zwischen Frankreich und England am bedeutungsvollsten sind, sich gerade in Syrien einmal entladen würden; — vorläufig treten nur die Vorbereitungen hierzu in Erscheinung, nämlich der Ausbau der Verkehrsanlagen (Eisenbahnen, Häfen, Ölleitungen, Flug- und Kraftwagenlinien).

Syrien besteht geographisch von West nach Ost gesehen aus zwei, von Nord nach Süd gesehen aus drei Teilen, deren sehr verschiedenartige Gestaltungen gerade für den Verkehr von besonderer Bedeutung sind:

Von West nach Ost gesehen, ist das eigentliche „Syrien", d. h. der Küstensaum mit den anschließenden Gebirgen, rd. 700 km lang und 150 km breit, dem Innern, der sog. „Syrischen Wüste", gegenüberzustellen, die bis etwa zum Euphrat reicht. Das eigentliche Syrien ist sehr gebirgig; zwei gewaltige Hochschollen, von denen uns die Teile „Libanon" und „Antilibanon" besonders bekannt sind, durchziehen von Nord nach Süd das Land; zwischen ihnen liegt der Syrische Graben. Die Gebirgszüge steigen bis zu 3000 m (!) auf; die Sohle des

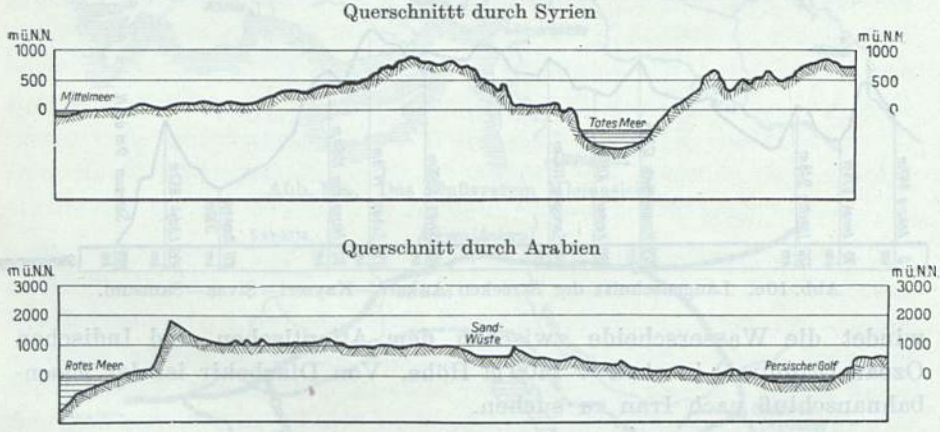


Abb. 11.

Grabens liegt an ihrem höchsten Punkt (auf der Wasserscheide zwischen Orontes und Leontes, südlich von Homs) auf etwa + 550 m; der tiefste Punkt liegt im Toten Meer 394 m unter dem Meeresspiegel!; die Syrische Wüste hat etwa eine mittlere Höhe von + 500, weist aber auch ausgedehnte Teilgebiete von mehr als + 1000 m Höhe auf; das Euphrattal senkt sich von etwa + 300 m im Norden (bei der Bagdadbahn) auf + 40 in Gegend Bagdad. Aus diesen Angaben folgt, daß der West-Ost-Querverkehr schwierig ist; die Schwierigkeiten werden aber noch an vielen Stellen durch die schroffen Formen des Gebirges, den felsigen Boden, den Wassermangel und die Armut des Landes erhöht.

Von Nord nach Süd gesehen, sind drei natürliche Landschaften zu unterscheiden: Nord-, Mittel- und Südsyrien:

a) Nordsyrien ist nur durch ein Gebirge, den Amanus, abgeriegelt; dieser steigt allerdings bis + 2000 und + 2300 m auf, bietet aber

trotzdem dem Verkehr keine großen Hindernisse zur Bagdadbahn, die hier nördlich von Aleppo ihren (vorläufig) südlichsten Punkt erreicht. Hiermit ist also die Verbindung mit Kleinasien (durch die Kilikischen Pässe), mit dem Euphrat und außerdem mit der Hedschasbahn hergestellt. Der Euphrat selbst ist hier „schiffbar", — aber nur für Hammelschläuche und kleine Kastenschiffe.

Zu Nordsyrien gehört (geologisch, geographisch und vor allem) verkehrstechnisch die ihm vorgelagerte Insel Cypern. Es ist daher verständlich, daß England auf diese Insel Beschlag legte, als es von etwa 1850 ab Nordsyrien planmäßig erforschen ließ, um eine Eisenbahn nach dem Zweistromland und Indien zu erkunden. Die Türkei trat Cypern 1878 an England für dessen gute Dienste ab; 1916 sollte es ge-

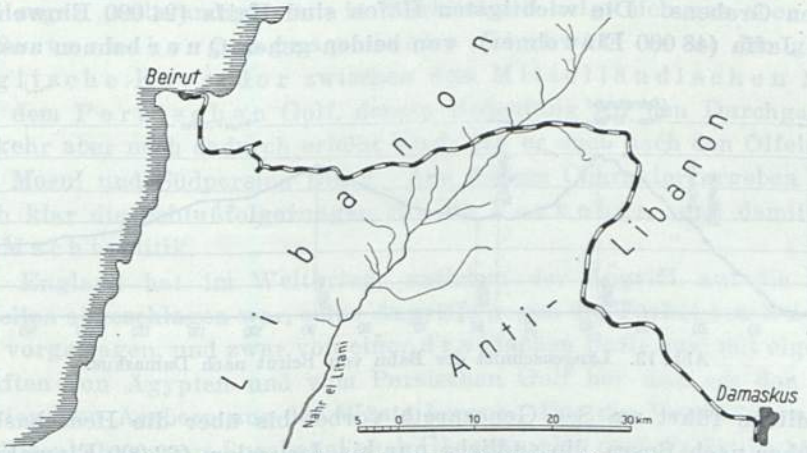


Abb. 12. Lageplan der Bahn von Beirut nach Damaskus.

mäß einem interalliierten Vertrag an Frankreich fallen; 1919 erlangte im Diktat von Sèvres aber England das Mandat auf 15 Jahre, nach deren Ablauf eine Volksabstimmung erfolgen solle; 1934 fand man aber, daß das Gleichgewicht im östlichen Mittelmeer dadurch gestört sei, daß Italien inzwischen Rhodus und den Dodekanes besetzt hatte, Cypern blieb also bei England und wird jetzt zu einem strategischen Stützpunkt auf der Strecke Gibraltar—Malta—Suez—Aden ausgebaut.

b) Mittelsyrien ist das Land des Libanon und Antilibanon; es ist strichweise sehr fruchtbar, zeigt das typische Wirtschaftsleben der Mittelmeerküsten und ist außerdem in den höheren Lagen noch gut bewaldet. Im Innern liegt als Teil des Syrischen Grabens das „hohle Syrien" (Cölesyrien, Bekaa, 120 km lang, 10 bis 15 km breit), durch das der Orontes nach Norden, der Leontes nach Süden fließen. An der Küste zeigen die Häfen Tripolis (35 000 Einwohner) und Beirut (150 000 Ein-

wohner) regen Verkehr; von Beirut führt die Eisenbahn über die beiden Gebirgskämme hinweg nach Damaskus (250 000 Einwohner), von Tripolis die Ölleitung über Homs (50 000 Einwohner) und Palmyra (nur etwa 1500 Einwohner!) nach Mosul.

c) Südsyrien ist uns als das Heilige Land Palästina nebst den angrenzenden Gebieten bekannt. Verkehrsgeographisch ist es dadurch ausgezeichnet, daß es an die Landenge von Suez und hiermit an Ägypten und das Rote Meer grenzt. Im übrigen ist es aber für die Verkehrserschließung von der Natur benachteiligt: seine Küste ist schlecht, der Höhenaufbau ungünstig, die Wirtschaftskraft schwach; und gar zu schnell geht das Land in die Wüste über; besondere Schwierigkeiten bereitet die Durchquerung des hier so tief eingesenkten Syrischen Grabens. Die wichtigsten Häfen sind Haifa (24 000 Einwohner) und Jaffa (48 000 Einwohner); von beiden gehen Querbahnen aus, die

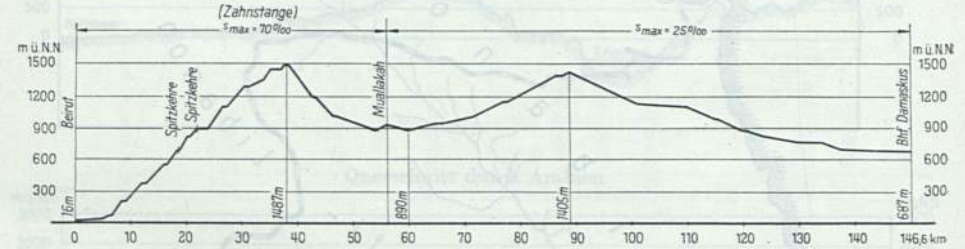


Abb. 13. Längenschnitt der Bahn von Beirut nach Damaskus.

nördliche führt am See Genezareth vorbei bis über die Hedschasbahn hinüber nach Bosra, die südliche nur bis Jerusalem (63 000 Einwohner). In Haifa endet auch der englische Zweig der Ölleitung. An Längsbahnen sind zwei vorhanden: die „Küstenlinie" verbindet Ägypten und den Suezkanal mit Haifa-Akka, sie kreuzt also die beiden Querbahnen; die „Binnenlinie" wird von der Hedschaslinie gebildet.

Es ist also in Syrien ein durchgehender Schienenstrang von Europa über Istanbul—Aleppo—Damaskus—(Jerusalem)—Gazzeh—(Port Said)—Kairo zum Sudan vorhanden — aber nicht mit gleicher Spurweite.

Der vorstehend skizzierten natürlichen Dreiteilung entspricht nicht die politische Einteilung: Syrien nebst Hinterland besteht vielmehr politisch nur aus zwei Teilen, dem französischen und dem englischen Mandatgebiet.

Hierbei sind die Grenzen von Französisch-Syrien klar umrissen; es grenzt im Norden im Zug der Bagdadbahn an die Türkei, verfügt über die Küste von Alexandrette bis Beirut (beide einschließlich),

ist aber im Süden und Osten von englischem Gebiet umgeben und stößt hier nordwestlich von Mosul nur mit einem schmalen Zipfel bis an den Tigris vor. — Cypern gehört aber, wie oben erwähnt, nicht zum französischen Gebiet. Als Englisch-Syrien könnte man unter Einschluß des Zweistromlands das ganze Gebiet bezeichnen, das im Nordwesten von Französisch-Syrien, im Norden von der Türkei und im Nordosten von Iran begrenzt wird, das im Südwesten mit Ägypten zusammenhängt und im Süden (ohne klare Grenze) in die Arabische Wüste und den politischen Machtbereich der Wahabiten (Ibn Sauds) übergeht. Dieses Gebiet zeigt allerdings die stärksten geographischen und wirtschaftlichen Unterschiede, und es besteht auch politisch aus verschiedenen Teilgebieten (Mosuldistrikt, Irak, Transjordanien, Palästina), die zum Teil sogar „selbständig" sind; in Wirklichkeit zeigt sich uns aber eine große verkehrsgeographische Einheit: es ist der große englische Korridor zwischen dem Mittelländischen Meer und dem Persischen Golf, dessen Bedeutung für den Durchgangsverkehr aber noch dadurch erhöht wird, daß er auch nach den Ölfeldern von Mosul und Südpersien führt. Aus diesem Charakter ergeben sich auch klar die Schlußfolgerungen für die Verkehrs- und damit für die Machtpolitik.

England hat im Weltkrieg, nachdem der Angriff auf die Dardanellen abgeschlagen war, seine Angriffe gegen die Türkei von Süden her vorgetragen, und zwar von einer dreifachen Basis aus: mit eigenen Kräften von Ägypten und vom Persischen Golf her und mit den aufgewiegelten Arabern aus der Wüste heraus. Für die Vorstöße wurden die Eisenbahnen vom Suezkanal nach Ghazzaa, also nach Palästina hinein und von Basra gegen Bagdad vorgetrieben.

Über die Verkehrsverhältnisse in den englischen Mandats-(Einfluß-) Gebieten sei bemerkt:

Die älteste durchgehende Eisenbahn ist die Hedschas- (oder Mekka-) Bahn. Sie schließt in Damaskus an die Querbahn Beirut—Damaskus an und hat wie diese die Spurweite von 1050 mm (also beinahe Kapspur). Ihre Bedeutung lag neben der außerordentlichen Verbilligung der Pilgerfahrten in dem Anschluß Arabiens an die Türkei, wobei man zu beachten hat, daß Arabien zwar von der Hohen Pforte abhängig war, daß aber zwischen Türken und Arabern, wie oben erwähnt, starke politische, völkische und religiöse Spannungen bestehen. Die Bauausführung der Bahn lag in deutschen Händen. An der Spitze stand Meißner Pascha. Da die Bahn auf große Strecken durch ziemlich ebene Wüste und Steppe führt, war der Bau konstruktiv ziemlich einfach, und die Baukosten werden zu nur 42 000 M. je Kilometer angegeben. Unsägliche

Schwierigkeiten bereitete aber das Heranschaffen der Baustoffe und der Lebensmittel und des Wassers für die Arbeiter; ähnliche Schwierigkeiten waren bekanntlich beim Bau des Suezkanals zu überwinden. Die Bevölkerung, namentlich die Beduinen, waren dem Bahnbau vielfach mißgünstig, teils aus religiösen Gründen, teils aus Furcht vor Eingriffen in ihr wirtschaftliches und völkisches Leben. Angriffe gegen die Arbeiter usw. waren daher recht häufig.

Die Eisenbahnen in Palästina und Transjordanien stehen nebst der Hedschasbahn unter der einheitlichen Verwaltung einer (englischen) Generaldirektion. Verwaltungsmäßig bestehen sie aus drei Gruppen:

Palästinabahn	326 km	lang, Spurweite	1435 mm,
Sinaibahn	203 km	„ „	1435 mm,
Hedschasbahn	475 km	„ „	1050 mm.

Die (im Krieg gebaute) Sinaibahn, von El Kantara nach Rafa, gehört der Englischen Regierung; die aus Beiträgen der Gläubigen gebaute Hedschasbahn gehört der „Verwaltung der frommen mohammedanischen Stiftungen". Der Verkehr ist schwach; die durchschnittliche Belastung eines Güterzugs liegt bei nur 56 bis 121 t; die Zahl der Lokomotiven beträgt 123. Der Verkehr nimmt aber langsam zu, namentlich in Bau- und Düngestoffen, Südfrüchten und Pottasche (aus der am Toten Meer aufgenommenen Industrie). Ob dieser durch die starke jüdische Einwanderung angeregte Aufschwung von Dauer sein wird, erscheint fraglich; vorläufig ist allerdings viel Kapital nach Palästina geflossen, das hauptsächlich in Wohnungs- und Straßenbauten, Industrieunternehmungen und Orangenhainen angelegt worden ist. Zeitweilig haben die Bahnen durch den Bau der Ölleitungen große Transporte gehabt. Infolge des niedrigen Bestandes an Wagen, der starken Steigungen, der primitiven Betriebsausstattung und des Wechsels der Spurweiten kann der Kraftwagen der Eisenbahn im Personenverkehr starken Wettbewerb machen.

Die Eisenbahnen im Zweistromland **Irak** gehen von dem Nordende des Persischen Golfs aus. Sie bilden also die Fortsetzung des Überseeverkehrs und haben die Hauptaufgabe, die früher sehr fruchtbar gewesene und bei künstlicher Bewässerung sicher wieder sehr wertvoll werdende Tiefebene der beiden großen Ströme zu erschließen. Über diese Hauptaufgabe hinaus sind noch folgende Verkehrsprobleme von Bedeutung: Der Eisenbahnanschluß Irans (in Richtung auf Hamadan), die Fortsetzung der Bahnen nach Mosul und Nissibin (jetzt Tel Kotschek, Zusammenschluß mit der Bagdadbahn) und vielleicht noch der Bau einer „englischen Bagdadbahn" nach Haifa.

Das Zweistromland bereitet in seinem Höhenaufbau dem Bau und Betrieb keine Schwierigkeiten; solche entstehen aber an vielen Stellen durch die Versumpfung weiter Strecken. Das natürliche Zentrum im Landesinnern liegt bei Bagdad. Von den beiden Strömen ist der Tigris gut schiffbar; es besteht auf ihm eine rege Dampfschiffahrt, die so billig arbeitet, daß eine ihm folgende Eisenbahn nicht bestehen könnte; im Weltkrieg ist er auch von Flußkanonenbooten befahren worden. Dagegen ist die sog. Schiffbarkeit des Euphrat so beschränkt, daß für die Eisenbahn die Linienführung am Euphrat entlang vorgezeichnet ist. Der Endpunkt der Seeschiffahrt ist Basra (100 000 E.); es liegt am Schatt el Arab, der trotz seiner Barren für Seeschiffe von 5000 bis 6000 RT. fahrbar ist.

Die Geschichte der Eisenbahnen im Zweistromland ist nur vom politischen und militärischen Standpunkt zu verstehen[1]. Vor dem Weltkrieg bestand nur das Teilstück der „Bagdadbahn" Bagdad—Samarra, und zwar in Regelspur (1435 mm); dieses Teilstück hat aber den Türken wenig helfen können, da die Verbindung mit Konstantinopel fehlte. Die Engländer bauten zum Angriff gegen Bagdad von Basra aus eine Kriegsbahn mit Meterspur vor. Als sie 1916 die bekannte, sehr empfindliche Schlappe von Kut el Amara erlitten hatten, bauten sie die Bahnen zu einem neuen Angriff sorgfältig aus und erzielten dann auch militärische Erfolge.

Das heutige Bahnnetz gründet sich auf die Meterspur; die alte regelspurige Linie ist teils abgebrochen, teils aufgegeben. Die Hauptlinie des Netzes führt von Basra am rechten (westlichen) Ufer des Euphrat entlang nach Hilleh und von da zum Tigris hinüber nach Bagdad. Von da geht die Linie am Tigris entlang nach Charaghan; hier gabelt sie sich; eine kurze Strecke führt in östlicher Richtung zur Grenze von Iran (Persien); eine längere Strecke führt in nördlicher Richtung nach Kirkuk, also in das Ölgebiet[2]. Der Anschluß an die Bagdadbahn ist jetzt in Ausführung. Hierbei hat eine deutsche Gruppe ein Lieferungsrecht von 38 % auf sämtliche Aufträge.

Nachdem sich England durch diese Bahnen in Palästina und im Zweistromland nach Norden zu alle militärischen Operationen gesichert hat, und nachdem es die Ölleitung Kerkuk—Haifa geschaffen hat, wird

[1] Vgl. „Verk.-Woche" 1930, S. 252 (mit guter Karte!), ferner Z. d. V. Mitteleur. Eisenb.V. 1935, S. 469 u. 527.

[2] Der Verkehr ist durch eine treffliche militärische Organisation gegen Überfälle gesichert. Es sind Garnisonen verteilt, von denen aus gut berittene Kamel-Kavallerie die Karawanenwege bewacht. Erfolgt ein Überfall, so wird er außerdem eiligst drahtlos dem Flugplatz Ammann gemeldet, der sofort Bombenflugzeuge zur Bestrafung entsendet.

es nun seine Hauptaufgabe sein, den West-Ost-Verkehr von Haifa (und Ägypten) nach dem Persischen Golf, also nach Bagdad oder vielleicht direkt nach Basra einzurichten. Dieser Verkehr wird gegenwärtig durch Flugzeuge wahrgenommen, und zwar in regelmäßigem Betrieb, der einwandfrei arbeitet; außerdem verkehren Kraftwagen.

Für die direkte Eisenbahn Haifa—Bagdad, also für die „Englische Bagdad-Bahn", ist die Trace erkundet. Sie bildet die Fortsetzung

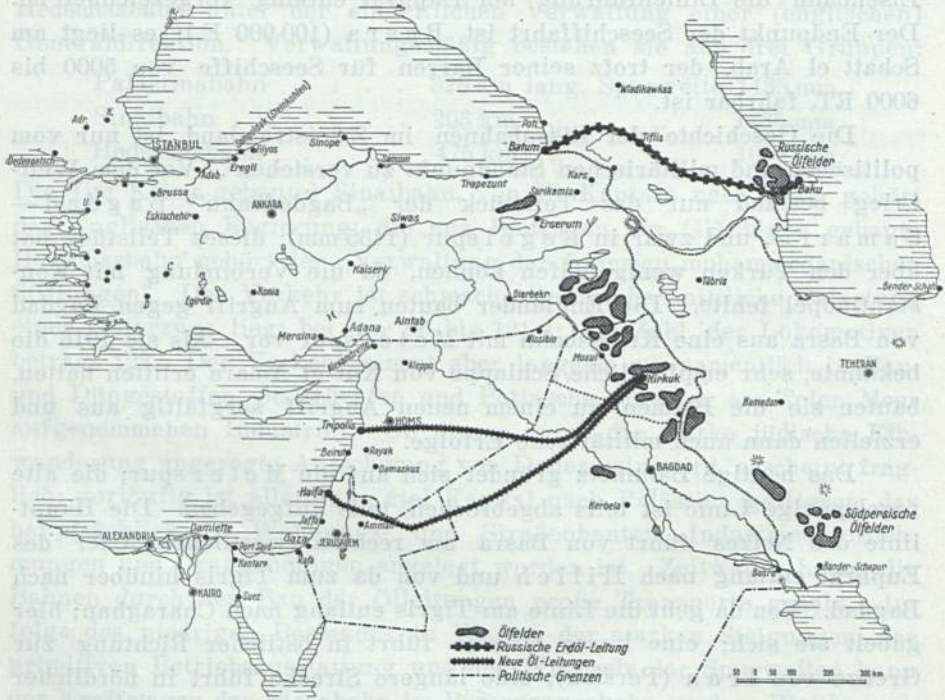


Abb. 14. Die Ölgebiete Vorderasiens und die Ölleitungen.

der von Haifa ausgehenden Linie in unmittelbar östlicher Richtung, holt dann aber etwas nach Norden aus, um die südlich liegenden, bis über + 1000 m ansteigenden Höhen zu umgehen. Wenn diese Linie gebaut wird, entsteht nicht nur eine durchgehende Linie vom Mittelmeer zum Persischen Golf, sondern es kann aus ihr durch entsprechende Verlängerung der Bahn Bagdad—Kasr Schirin eine durchgehende Linie nach Iran (Teheran) geschaffen werden. — Anscheinend wird aber in England auch erwogen, die durch die Syrische Wüste geplante Bahn nicht nach Bagdad, sondern weiter südlich zu führen, also gestreckter auf Basra zu. — Für die Bahn ist Schmalspur in Aussicht genommen.

Zur Würdigung dieses ganzen Gebietes beachte man: Die neuzeitliche Verkehrs- und Kriegstechnik hat u. a. die Bedeutung mancher Inseln stark herabgesetzt. Zu diesen Inseln gehört auch Malta, das bisher einer der Eckpfeiler für die Verteidigung des Suezkanals war. Heute kann der Suezkanal nur mittels einer großen Landbasis verteidigt werden, und diese reicht von Cypern über Syrien, den Ölhafen Haifa bis Ägypten.

Im Anschluß hieran sei noch unter Hinweis auf die Abb. 14 bis 17 über die großartigen Ölleitungen bemerkt:

Im Gebiet von Mosul ist (bei Babagurga) seit uralten Zeiten Öl an

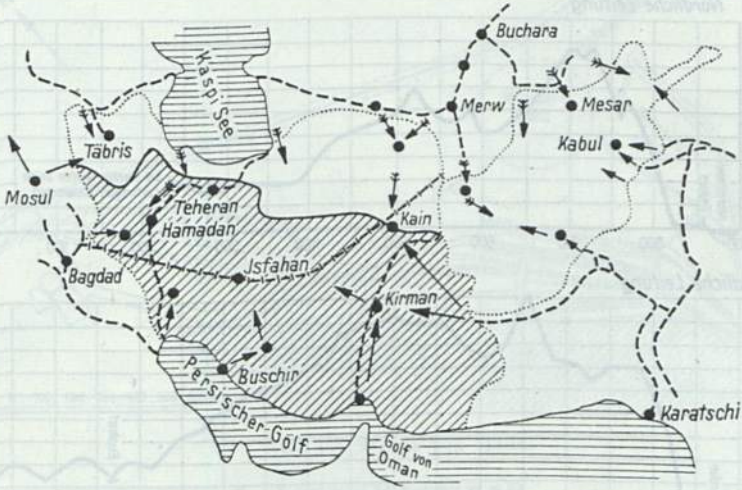


Abb. 15. Frühere englische und russische „Interessengebiete" in Persien.

die Erdoberfläche gedrungen. Vom wirtschaftlichen Standpunkt wurde diesem Vorgang aber erst Aufmerksamkeit gezollt, als in Südpersien Öl gefunden worden war. Im Jahr 1911 kam in Verbindung mit dem Bau der Bagdadbahn unter englischer und holländischer Beteiligung eine deutsche Gesellschaft zustande, die von der damaligen Herrin, der Türkei, die Konzession zur Ausbeute des Ölgebiets erlangte. Der Weltkrieg verhinderte aber den Baubeginn, und nach ihm gingen die Rechte auf eine Gesellschaft über, an der England, Frankreich, Holland und US. Amerika und außerdem ein armenischer Finanzmann beteiligt sind. Der mit der Regierung von Irak notwendige Vertrag wurde 1925 geschlossen; die Bohrungen begannen 1927; dann folgten die Verträge mit den Staaten, durch die die Leitungen führen. Die Gesellschaft ver-

pflichtete sich, bis zum 31. Dezember 1935 Leitungen nach Tripolis und Haifa mit einer Leistungsfähigkeit von mindestens 3 000 000 t jährlich zu legen. Die Leitung beginnt bei Kirkuk östlich des Tigris mit zwei Röhren und führt in einer Länge von rd. 250 km zunächst nach Haditha auf dem westlichen Ufer des Euphrat. Hier gabelt sie sich, der nördliche Ast führt durch das französische Syrien nach Tripolis, rd. 600 km, der südliche durch die englischen Mandatsgebiete nach Haifa, rd. 750 km. Die einzelnen Leitungen sind also 850 bzw. 1000 km lang. Die Linienführung zeigt sehr lange schnurgerade Strecken. Sie war insofern schwierig, als das Längenprofil sehr bewegt

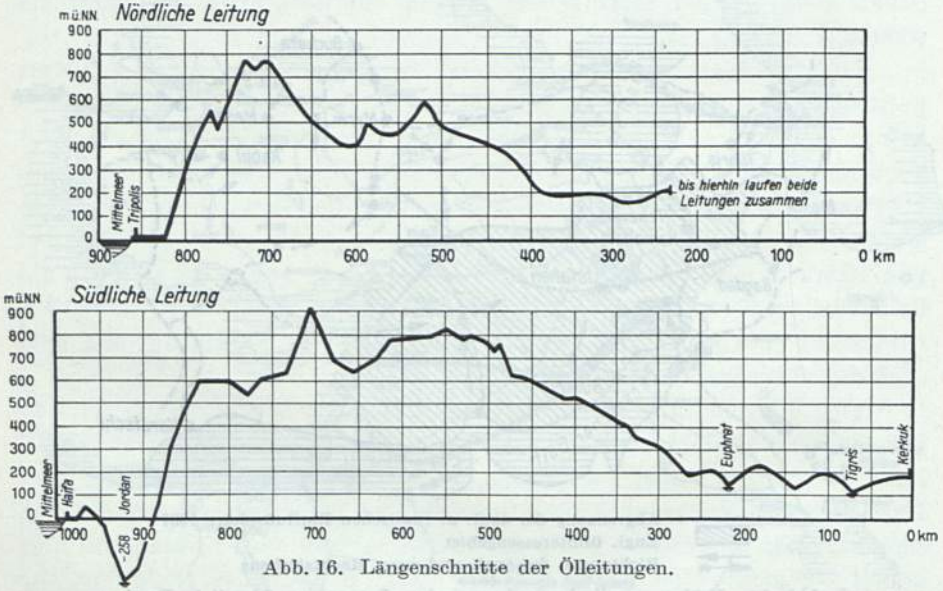


Abb. 16. Längenschnitte der Ölleitungen.

ist; der höchste Punkt liegt auf rd. + 900 m über, der tiefste, unter dem Jordan, auf rund — 270 m unter dem Meer; vier Flüsse mußten unterfahren werden: Orontes, Jordan, Euphrat und Tigris. Zur Fortbewegung des Öls (und zur Regelung der Mengen und zur Vornahme von Ausbesserungen) sind 12 Pumpstationen angelegt, von denen neun mitten in der Wüste liegen und daher sehr gut ausgestattet werden mußten (Bäder, Radio, Flugplatz); sie sind untereinander durch Fernschreiber und Fernsprecher und Wege verbunden, die für Kraftwagen fahrbar sind. Die Leitungen bestehen aus Stahlrohren von 12 m Länge, die untereinander verschweißt sind.

Zum Schutz gegen die Einwirkungen des Klimas und der Wüste und gegen feindliche Angriffe und Öldiebstahl sind sie in einem Graben verlegt, der etwa 1 m tief ist und mit einem „Motorpflug“

ausgehoben worden ist; auf große Strecken stand aber so fester Fels an, daß er gesprengt werden mußte. Die Bauzeit betrug etwa 30 Monate, die höchste Arbeiterzahl 14 000, die Baukosten werden zu rd. 10 000 000 engl. Pfund angegeben. — Auch die Ölleitungen sind militärisch gut gesichert. Durch die Ölleitung ist die Bedeutung des Hafens Haifa stark gesteigert worden. Es ist schon erwähnt, daß sich hierdurch und durch die anderen verkehrs- und machtpolitischen Änderungen auch das maritime Kraftfeld Englands im Mittelmeer mehr nach Osten d. h. von Malta fort, verlagern wird.

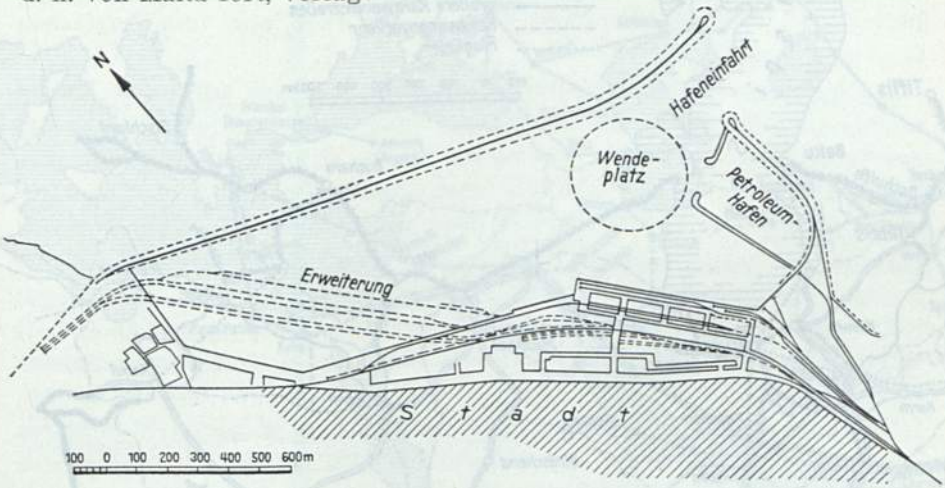


Abb. 17. Hafen von Haifa.

3. Iran (Persien)[1].

Das Sultanat oder Kaiserreich Iran, früher Persien genannt, umfaßt den größeren, westlichen Teil des oben schon kurz skizzierten Iranischen Hochlands und dessen Randgebirge. Die für das wirtschaftliche, kulturelle, völkische und politische Leben und die Verkehrserschließung maßgebenden Züge sind die folgenden (vgl. Abb. 18):

Der Hauptteil Irans ist ein typischer Binnenraum, der abflußlos und durch die hohen Randgebirge von der Außenwelt abgeschlossen ist; im Innern wird die Wegsamkeit durch die zahllosen parallelen Gebirgsketten erschwert; an schiffbaren Flüssen sind nur zwei vorhanden. Iran grenzt allerdings an drei „Meere", den Persischen Golf, den Golf von Oman und das Kaspische Meer, aber diese können das Binnenland nur wenig beeinflussen, zumal ihre eigene Bedeutung nur gering ist. Auch die angrenzenden Tiefebenen können dem Land keine

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 189, Kritik der Tracen, mit guter Karte.

starken Impulse geben. Das Klima zeigt zwar so große Unterschiede, daß man mehrere Klimaprovinzen unterscheiden muß, weist aber das Übereinstimmende auf, daß die Extreme überall groß sind. Nimmt man noch die geringe Wirtschaftskraft des größten Teils des Landes hinzu, so folgt aus all dem, daß der Verkehr mit sehr

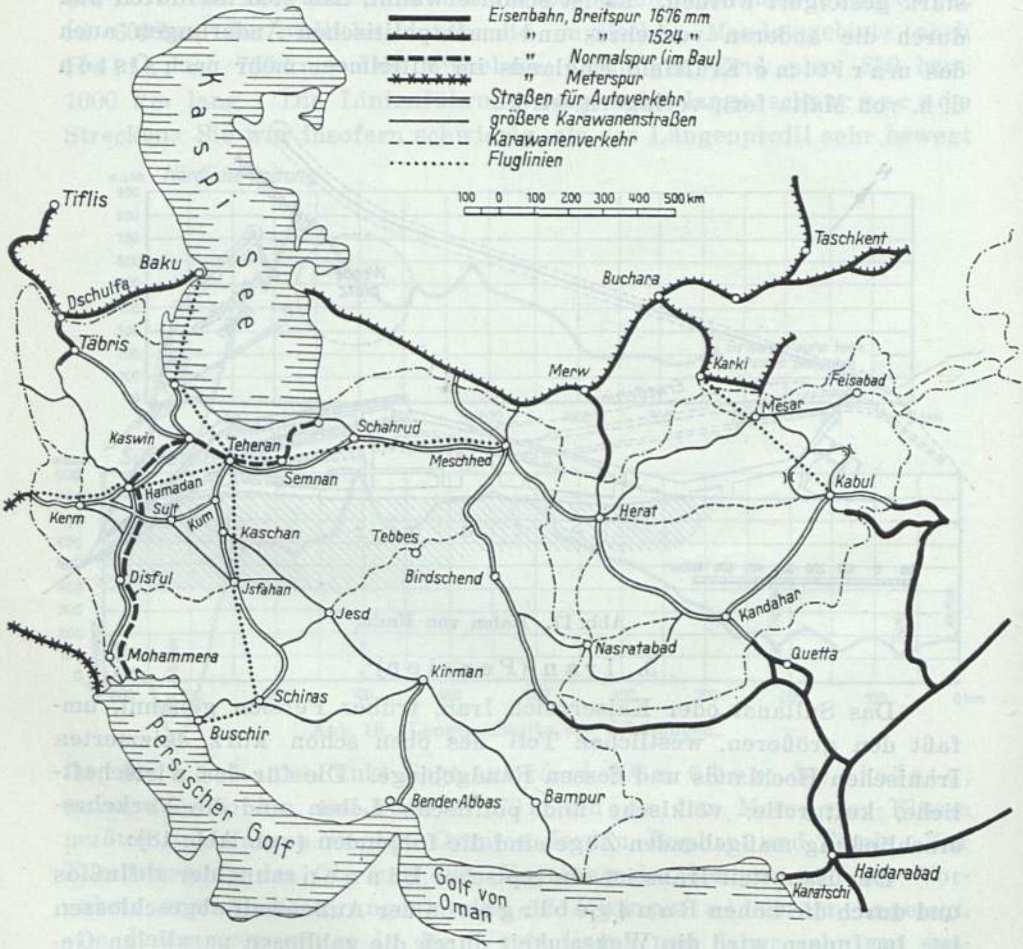


Abb. 18. Verkehrswege in Iran.

erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Dazu kommt noch der für die gesamte Verkehrspolitik des Landes und für die Netzgestaltung der Eisenbahnen kritische Umstand hinzu, daß die wirtschaftlichen Kräfte über das Land sehr ungleich verteilt sind; der Osten ist größtenteils Wüste, im Westen sind im Landesinnern zwar auch viele unfruchtbare Gebiete vorhanden, aber hier konnte sich

das Wirtschaftsleben doch reger entfalten; am fruchtbarsten sind aber die Rand-, also die Grenzgebiete, und es ist für jedes Land macht- und verkehrspolitisch ungünstig und u. U. sogar gefährlich, wenn das Innere schwach ist, die wirtschaftlichen Kräfte aber in den

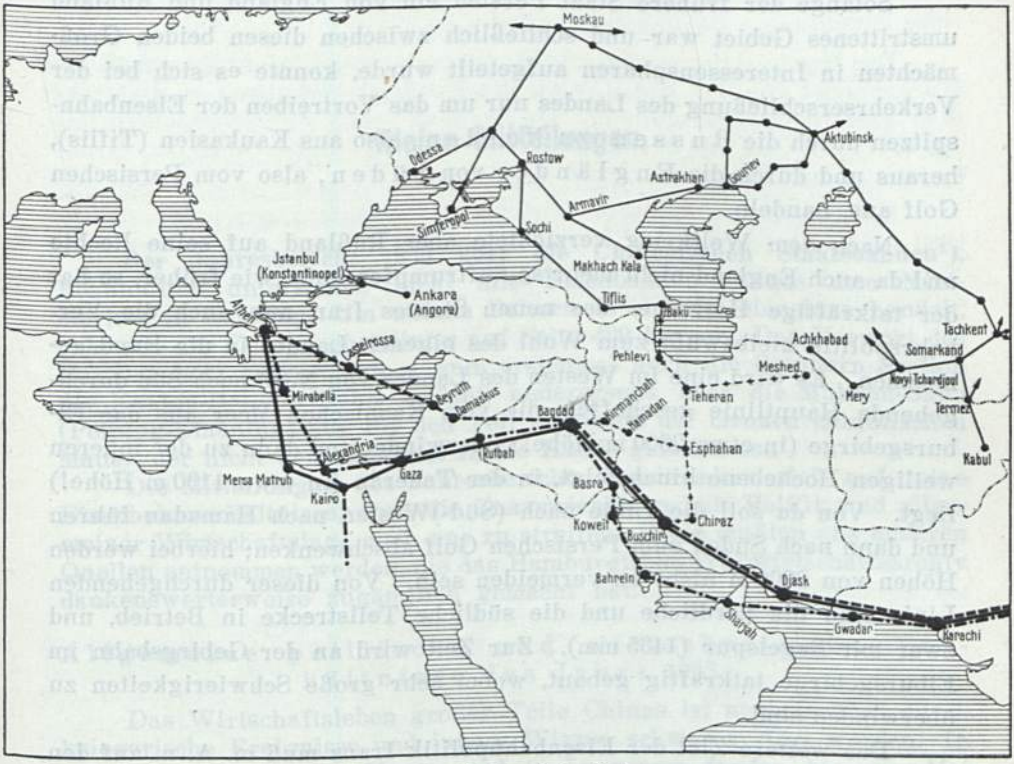


Abb. 19. Luftverkehrslinien.

——— Wöchentlich zweimaliger Indiendienst der KLM Amsterdam—Batavia. Eröffnet 25. September 1930 (1928: 5 Versuchsflüge, 1929: 8 Versuchsflüge).

— • — Wöchentlich zweimaliger Indiendienst der Imperial Airways London—Singapoore—Brisbane (ab Kalkutta nur einmal wöchentlich, ab Singapoore nur Post und Fracht). Eröffnet 27. Dezember 1926 bis Basra, 30. Dezember 1926 bis Delhi, 9. Dezember 1933 bis Singapoore.

– – – Wöchentlich einmaliger Indiendienst der Air France Marseille—Saigon. Versuchsflüge bis Beyruth seit 1927, Postverkehr bis Beyruth seit 1929, Passagierverkehr bis Bagdad seit 1930, Passagierverkehr bis Saigon seit 17. Januar 1931.

–+–+ Persische Luftverkehrslinien, betrieben von „Junkers Luftverkehr Persien" in der Zeit vom Februar 1927 bis Februar 1932.

● Landeplatz.

Außengebieten, den peripherischen Gebieten, liegen; Iran kann daher nur eine sehr vorsichtige Außenpolitik treiben und dies muß auch in seiner Verkehrspolitik zum Ausdruck kommen! — Da die wirtschaftlichen Kräfte des Landes hauptsächlich im Westen liegen und da hier auch der Anschluß an das Meer oder vielmehr die zwei Meeres-

busen und außerdem an das Kaspische Meer zu suchen ist, so muß der Schwerpunkt des künftigen Eisenbahnnetzes im Westen des Landes liegen, wobei sich, namentlich nach den gesamten politischen Verhältnissen, die Hauptstadt Teheran als das Zentrum des Netzes ergibt.

Solange der frühere Staat Persien ein von England und Rußland umstrittenes Gebiet war und schließlich zwischen diesen beiden Großmächten in Interessensphären aufgeteilt wurde, konnte es sich bei der Verkehrserschließung des Landes nur um das Vortreiben der Eisenbahnspitzen durch die Russen von Norden, also aus Kaukasien (Tiflis), heraus und durch die Engländer von Süden, also vom Persischen Golf aus, handeln.

Nach dem Weltkrieg verzichtete aber Rußland auf seine Rechte und da auch England nicht mehr so auftrumpfen kann wie früher, so hat der tatkräftige Herrscher des neuen Staates Iran nun auch die Verkehrspolitik zielbewußt zum Wohl des eigenen Landes in die Hand genommen. Es wird eine im Westen des Landes von Nord nach Süd durchgehende Hauptlinie geschaffen, die vom Kaspischen Meer aus das Elbursgebirge (in etwa 2000 m Höhe!) überwindet und dann zu der inneren welligen Hochebene hinabsteigt, in der Teheran (in etwa 1130 m Höhe!) liegt. Von da soll die Linie nach (Süd-)Westen nach Hamadan führen und dann nach Süden zum Persischen Golf abschwenken; hierbei werden Höhen von 2000 m nicht zu vermeiden sein. Von dieser durchgehenden Linie sind die nördliche und die südliche Teilstrecke in Betrieb, und zwar mit Regelspur (1435 mm). Zur Zeit wird an der Gebirgsbahn im Elbursgebirge tatkräftig gebaut, wobei sehr große Schwierigkeiten zu überwinden sind.

Das weitere Ziel der Eisenbahnpolitik Irans muß m. A. n. auf den Anschluß an das Eisenbahnnetz der befreundeten Türkei und damit auf den Zugang zum Schwarzen Meer gerichtet sein; eine entsprechende Trasse, die am Wansee vorbeiführt und weiterhin auch das Französische Mandatgebiet vermeidet, befindet sich in Vorbereitung. Außerdem kommt noch der Anschluß an Irak in Betracht. Wir verzichten hier aber darauf, zu den einzelnen Problemen Stellung zu nehmen und verweisen statt dessen auf die Berichte Dieckmanns. Bei all diesen Fragen muß man ja auch ständig beachten, daß alles im Fluß und von der Politik abhängig ist.

Auf Arabien und seine Verkehrserschließung gehen wir hier nicht ein, weil es außerhalb des von uns betrachteten Raumes liegt.

Dagegen bringen wir noch in Abb. 19 eine auf den letzten Stand gebrachte Karte der Luftverkehrslinien.

Kleine Mitteilungen.

Der Jahresbericht 1933 über die Chinesischen Staatsbahnen[1]). Bekanntlich unterstehen nicht alle Eisenbahnen Chinas dem Ministerium in Nanking. Um welche Bahnen es sich im einzelnen handelt, geht aus der Zusammenstellung auf Seite 429 hervor. Das Vorwort des Berichts hebt hervor, daß er zum erstenmal auch die Southern Section der Kanton-Hankow-Bahn umfaßt, andererseits aber die Mukden-Bahn (Peiping-Liaoning) nur für den Teil innerhalb der Großen chinesischen Mauer, der nicht den Japanern in die Hände gefallen ist.

Die Mitteilungen des Jahresberichts beschränken sich auf reine Eisenbahnverhältnisse, ohne die Zusammenhänge mit Politik und allgemeiner Wirtschaftslage auch nur zu streifen. Diese mußten aus anderen Quellen entnommen werden, die das Hamburgische Weltwirtschaftsarchiv dankenswerterweise zugänglich gemacht hat.

Allgemeine politische und wirtschaftliche Verhältnisse des Jahrs 1933.

Das Wirtschaftsleben großer Teile Chinas ist auch in 1933 durch kriegerische Ereignisse und innere Wirren schwer gestört worden. In Jehol, an der Großen Mauer und in Luantung fanden bis zum Mai schwere Kämpfe mit den Japanern statt. Seitdem hat aber die Unruhe infolge der Schwierigkeit, die früheren Mukdener Truppen unterzubringen, infolge der ungewissen Lage in der inneren Mongolei und der Besetzung der Pässe und Zollgrenzen durch die Japaner angehalten und die Wirtschaft geschädigt. Szechuan ist durch einen Generalskrieg und durch Kämpfe mit den Kommunisten mitgenommen worden und in Kiangsu dauerte der Feldzug gegen die Kommunisten das ganze Jahr hindurch. Gegen Ende des Jahrs erklärte sich die Provinz Fukien unabhängig, das wirtschaftliche Leben Fukiens und Kantons, wo es zu schweren Bankkrisen kam, wurde dadurch stark in Mitleidenschaft gezogen.

[1] Der Jahresbericht der chinesischen Staatsbahnen über das Jahr 1933 (Statistics of Chinese National Railways for the Year ended December, 31) ist in seiner englischen Ausgabe leider erst im Oktober 1935 mit erheblicher Verspätung eingegangen.

Die hohen Ausgaben für Militär und Rüstungen ließen für den wirtschaftlichen Ausbau wenig übrig. Von großen Naturkatastrophen ist China im Berichtsjahr, abgesehen von Überschwemmungen in Shantung und Shensi sowie von Dürren in Honan und Shensi, ziemlich verschont geblieben. Die Ernte war an sich gut, die Lage der Bauernschaft ist dadurch aber nicht gebessert, da gleichzeitig die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse stark gefallen sind.

Die Handelsbilanz zeigte 1933 einen starken Einfuhrüberschuß im Warenhandel von 734 Mio. Dollar, die Handelsbeziehungen zu Deutschland gestalteten sich günstig, Deutschland stand im Berichtsjahr mit 7,95 % (1934: 9,03 %) der Einfuhr nach China hinter Amerika, Großbritannien und Japan an vierter Stelle.

Die Finanzen der Zentral- und Provinzialregierungen haben sich in 1933 weiter verschlechtert. Der Finanzminister S o n g machte zwar den Versuch, eine starke Verminderung der militärischen Ausgaben durchzusetzen, mußte deswegen aber im Oktober des Jahrs zurücktreten.

Trotzdem haben geordnete Provinzen, die mit einigermaßen gefestigten Verhältnissen rechnen können, wie die um Nanking gelagerten Gebiete in den letzten Jahren unverkennbare Fortschritte in der Angleichung Chinas an die Entwicklungsstufe der übrigen Welt gemacht. Es ist auf wirtschaftlichen Gebieten jedoch noch Ungeheures zu leisten, wenn man bedenkt, daß China trotz eigener Vorräte an Kohle, Eisen, Stahl, Erdöl, Reis, Weizen, Mehl und Zucker für mehr als eine Milliarde RM eingeführt hat. Bezeichnend war, daß Reis aus der Provinz Anhui infolge der ungeordneten Verkehrsverhältnisse in Shanghai teurer war als ausländischer. Chinaprodukte, wie Tee und Seide, die früher den Markt des Auslands beherrschten, sind schwer zurückgegangen.

Wie gleichmäßig aus verschiedenen Darstellungen hervorgeht[1], waren die Umstände in 1933 einer Fortentwicklung der Industrie in China ungünstig. Industrie und Handel stagnierten. China ist seiner Struktur nach ein ausgesprochenes Agrarland. Industrie im modernen Sinne hat sich nur in der Nähe der großen Städte entwickeln können, die Gebundenheit der Fabriken an die für die Zufuhr von Rohstoffen und die Abbeförderung von Erzeugnissen wichtigen Verkehrswege hat die Industrie im allgemeinen auch nur längs den Wasserstraßen und Eisenbahnen entstehen lassen. Zur Fortentwicklung der Industrie bedarf China fremder finanzieller Hilfe, die aber ohne ordnungsgemäße Regelung des notleidenden Schuldendienstes kaum in Aussicht steht.

Wenn China auch das Eisenbahnwesen in den letzten Jahren und im Berichtsjahr nur wenig hat weiterentwickeln können, so hat es doch seit 1929 große Anstrengungen gemacht im Ausbau der Straßen. Der

[1] Vergl. „Trade and Economic Conditions in China" by Louis Beale, Commercial counsellor at Shanghai, London 1933, ferner „Chinas Industry and Commerce during 1933" by Ho Ping Yin in der Zeitschrift Chinese Economic Journal (Shanghai) 1934, ferner „China and the Depression" by Sir Arthur Salter, Beilage zum Economist, Ausgabe vom 19. Mai 1934.

Ausbauplan ist aber derart großartig, daß er wohl nie voll zur Ausführung kommen wird, aber eine große Anzahl Meilen ist auch in 1933 ausgebaut worden.

3000 km Flugverkehr sind bis 1933 bereits eingerichtet gewesen, die die wichtigsten Plätze des Innern mit der Küste verbinden.

Der Jahresbericht.

Das gesamte Netz der chinesischen Staatsbahnen wird für 1933 mit 7195 km angegeben, es besteht aus den Strecken:

Peiping—Hankow	1321 km
Peiping—Liaoning	466 „
Tientsin—Pukow	1105 „
Nanking—Shanghai	327 „
Shanghai—Hangchow—Ningpo	287 „
Peiping—Suiyuan	877 „
Cheng—Tai	242 „
Taokow—Chinghua	165 „
Kaifeng—Honan	184 „
Lung—Hai	710 „
Canton—Kowloon	143 „
Hupeh—Hunan	513 „
Kiao—Tsi	453 „
Nanchang—Kiukiang	128 „
Kanton—Hankow	274 „
Insgesamt	7195 km

Als allgemeines Ereignis von Bedeutung für die chinesischen Bahnen ist das Eisenbahngesetz vom 21. Juli 1933 zu nennen. Es teilt die Bahnen in drei Gruppen ein, die 1. von der Zentralregierung, 2. von den Provinzregierungen und 3. von privaten Unternehmungen betrieben werden. Zur ersten Art gehören die Bahnen, die zwei oder mehr Provinzen miteinander verbinden. Das Ministerium übt die Kontrolle über das gesamte Bahnwesen aus. Mit gesetzlicher Genehmigung kann ausländisches Kapital in Form von Anleihen zum Bau von Bahnen herangezogen werden, wenn nationale Interessen nicht beeinträchtigt werden. Das Ministerium hat ferner im Gesetz die Aufgabe erhalten, einen Plan für den Ausbau des ganzen Bahnsystems auszuarbeiten. Von den übrigen Bestimmungen sei noch erwähnt, daß die Spurweite auf 1,435 m festgesetzt wurde. Der Regierung steht das Recht zu, Bahnen käuflich zu übernehmen, die mehr als 30 Jahre in Privatbetrieb waren.

Verkehr.

Vorweg ist zu bemerken, daß der Anteil der Eisenbahnen an der Bewältigung des Gesamtverkehrs ziemlich gering ist. Es liegt dies einmal an der geringen Durchsetzung des Landes mit Bahnen, zum andern an den hohen Tarifen, die aus Gründen des Schuldendienstes mit 16,5 Pfg./tkm etwa viermal so hoch wie in Deutschland sind, und des weiteren an dem Wettbewerb der Wasserstraßen. Besonders der Yangtse-

fluß hat ein sehr verzweigtes Flußnetz, die Frachtraten sind sehr niedrig. Auf ihm können Güter von Übersee ohne Umladung nicht nur bis Nanking, sondern im Sommer auch bis Hankow befördert werden. Im Gebiet der Shanghai-Nankingbahn ist das Wasserstraßennetz dicht, so daß der Dschunkenverkehr wegen seiner Billigkeit überlegen ist. Entsprechend sind die Verhältnisse bei der Shanghai-Ningpo- und der Kanton-Kowloonbahn, zumal diese Bahnen kurz sind und in einem wenig intensiven Wirtschaftsgebiet liegen. Es mag für das Verkehrsaufkommen ferner von Bedeutung sein, daß das gesamte Bahnnetz eigentlich nicht nach den Bedürfnissen des Landes, sondern überwiegend nach den Interessen der ausländischen Geldgeber angelegt ist[1].

Der Gesamtgüterverkehr der Staatsbahnen hatte sich im Jahr 1932 auf 26 Mio. t belaufen und wird für das Berichtsjahr mit 27 076 041 t verzeichnet. Der Bericht macht eine Unterteilung in:

Mines	13 711 888 t
Agriculture	3 637 740 „
Forests	468 994 „
Animals	404 553 „
Manufactures	2 993 731 „
Total	21 216 906 t
Government	2 119 735 „
Material for other Railways	718 521 „
Service Stores	3 020 879 „

Die Erläuterungen des statistischen Berichtmaterials geben leider nicht die geringsten wirtschaftlichen Aufklärungen über die Güterbewegungen. Hier mußte auf anderes Schrifttum zurückgegriffen werden.

Bergbaumaterialien.

China ist nicht allein reich an Kohle, sondern hat den weiteren Vorteil, daß seine Läger gut über das ganze Land verteilt sind. Die Eigenschaften der Kohle sind besonders gut, ein Drittel besteht aus Anthrazit. Etwa 80 % des Absatzes lag in China selbst, Shanghai verbrauchte allein 4 Mio. t. Infolge ungenügender Verkehrsmöglichkeiten sind die Felder schlecht entwickelt.

Am stärksten war der Kohlenverkehr mit 4 Mio. t auf der Peiping-Liaoning-Bahn, es folgte die Peiping-Hankow-Bahn mit 2 Mio. t, ferner die Kiaotsi-Bahn und die Cheng Tai-Bahn mit je 1,5 Mio. t. Letztere ist ausgesprochen für den Kohlenverkehr erbaut.

Auch in 1933 hat die chinesische Kohle außerordentlich unter dem Wettbewerb der ausländischen gestanden. Als Erfolg der Wünsche auf Herabtarifierung hat das Eisenbahnministerium die Kohle in der Hauptsache in die Klasse 6 des Tarifs versetzt. Die Kiao Tsi Bahn hat in 1933 die Frachten für Ausfuhrkohle um 20 %, für Hausbrand um 10 % herab-

[1] Vergl. hierzu den Aufsatz „Krisis sh-d transporta w Kitae“ in der russischen Zeitung Gudok vom 3. März 1932.

gesetzt. Bezeichnend für die neuere Einstellung in China war es, daß dieselbe Bahn eine Zeitlang für Einfuhrkohle besonders hohe Tarife (discriminatory freight rates) erstellt hatte, die aber auf japanischen Druck vom Ministerium aufgehoben wurden. Auch die Peiping-Hankow-Bahn hat 20 % Nachlaß für Export- und Hausbrandkohle, die Peiping-Suiyuan-Bahn eine Ermäßigung von 3 Dollar 70 je Tonne und die Hupeh-Honan-Bahn 80 % für Langstreckentransporte und 10 % für Nahtransporte gewährt. Die Frachten sind aber in Anbetracht der niedrigen Preise, zu denen Importkohle angeboten wird, noch immer zu hoch.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Das Frachtgeschäft der Staatsbahnen beruhte in zweiter Linie neben den Kohlenbeförderungen auf dem Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus dem Innern des Landes. Im Vergleich zu der Größe des Landes ist dieser Verkehr mit 3 259 566 t sehr gering. Es liegt dies an dem feudalen Charakter des Landes und des Marktwesens. Erst in neuerer Zeit wendet man der „rural rehabilitation" erhöhte Bedeutung zu, denn man hat erkannt, daß die Landwirtschaft auch in China die Unterlage für die Inangriffnahme der Industrialisierung bilden muß[1].

Im Berichtsjahr 1933 lag der chinesische Markt für landwirtschaftliche Erzeugnisse aber noch sehr schwach, so daß sich die hohen Bahnfrachten nicht lohnten, überdies hinderten Ausfuhrverbote der Zentralregierung die Abfuhr. Gerade auf diesem Gebiet glaubte man in einheimischen Handelskreisen Anlaß zu Klagen über die hohen Tarife zu haben. Die Tarife wurden durch Regierungsverordnung für Reis, Weizen und Mehl herabgesetzt. So ließ die Tientsin-Pukow-Bahn Erleichterungen für Reis in Wagenladungen von Pukow nach Tientsin, die Lunghai-Bahn für Weizen von Haikow nach Tungkuan eintreten. Ähnliche Maßnahmen führten die Peiping-Hankow-, Kiaotsi-, Honan-Hupeh- und Nanchang-Kiukiang-Bahn durch. Ermäßigungen für andere Erzeugnisse gaben die Peiping-Suiyuan-, Mukden- und Nanking-Hangchow-Bahn[2].

Holz.

Es ist bekannt, daß die chinesische Forstwirtschaft eines der trüben Kapitel der chinesischen Wirtschaftsgeschichte bildet. Das Hauptgebiet der Waldwirtschaft ist die Nordmandschurei, in weitem Abstand folgt die Provinz Fukien, die durch ihre Kampferholzbestände bekannt ist. Beide Provinzen fielen ganz oder teilweise für den Eisenbahnverkehr in 1933 aus, so daß der Holzverkehr nur die ganz untergeordnete Menge von 450 382 t erreichte. Nur die Shanghai-Hangchow-Ningpo-Bahn wies über 100 000 t Holzverkehr auf. Der Tierverkehr auf den Eisenbahnen ist völlig unentwickelt, Holz- und Tierverkehr machten zusammen noch nicht 5 % der Gesamtverkehrsmenge aus.

---

[1] Vergl. des Näheren: Sir Arthur Salter: „China and the depression" im Economist, Mai 1934 und „China in 1933" in der Zeitschrift Chinese Economic Journal. Shanghai, Mai 1934.

[2] Vergl. Chinese Economical Journal, Juli 1933.

Fertigwaren

nehmen mit 2 119 735 t mengenmäßig die dritte Stelle des Verkehrsaufkommens ein.

Der Tarif der chinesischen Staatsbahnen kennt 6 Klassen und außerdem Sondertarife. Die Abstufung ist „nach dem Wert des Gutes und nach dem Bedürfnis der Bevölkerung" vorgenommen.

In der Klasse 1 sind im Berichtsjahr 26 342 t, davon 24 885 t Fertigwaren, abgefertigt, die Klasse 2 umfaßt 433 019 t Gesamtverkehr, darunter 252 808 t Fertigwaren. Nach Klasse 3 sind 624 676 t verfrachtet, darunter fielen 332 088 t auf Fertigwaren, 1 630 891 t auf landwirtschaftliche Erzeugnisse und 111 850 t auf Tiere. Die Klasse 4 wies 1,2 Mio. t Fertigwaren, 947 195 t landwirtschaftliche Erzeugnisse und 208 925 t Holz, zusammen 2 444 264 t, auf, Klasse 5 des Tarifs eine Gesamtmenge von 2 282 351 t mit 1 804 911 t landwirtschaftlicher Erzeugnisse und endlich waren in Klasse 6 2 839 380 t eingestuft, darunter 2,74 Mio. t Mineralien. Zu Sondertarifen wurden 12 566 871 t Güter, davon 10,74 Mio. t Mineralien (Kohlen) abbefördert.

Personenverkehr.

Der Personenverkehr wies gegen 1932 eine Steigerung auf, es wurden insgesamt 45 857 060 gegen 42,8 Mio. Reisende im Vorjahr abgefertigt, d. h. 7,08 % mehr.

Den bei weitem stärksten Verkehr hatte naturgemäß die Linie zwischen der Hauptstadt Nanking und der großen Hafenstadt Shanghai, die mehrere Millionen Einwohner zählt, mit 10,3 Mio. Fahrgästen zu bewältigen. Es folgen die Strecken Kanton-Hankow mit 7,9 Mio., Shanghai-Hangchow-Ningpo mit 5,4 Mio., Peiping-Liaoning mit 4,5 Mio., Peiping-Hankow mit 3,5 Mio., Tientsin-Pukow mit 2,97 Mio. Reisenden. Den schwächsten Personenverkehr hatte die Linie Taokow-Chingua mit 426 702 Personen aufzuweisen. Der Militärverkehr ist in den genannten Ziffern einbegriffen, er belief sich auf allen Strecken auf 3,1 Mio. Mann, das bedeutet gegen das Vorjahr ein Mehr von 1,4 Mio. Personen.

Das Verhältnis der Benutzung der I.—IV. Wagenklasse stellt sich etwa von 1 : 4 : 85 : 10 %. Die IV. Klasse führen nur die Nanking-Shanghai-, Shanghai-Hangchow-Ningpo- und die Kiaotsi-Bahn.

Finanzen.

Gedrückt durch das Anhalten der wirtschaftlichen Depression und die ungünstige Handelsbilanz konnten die Betriebseinnahmen des Berichtsjahrs diejenigen des Vorjahrs nicht wesentlich überschreiten. Es stehen sich 142 065 690 Dollar in 1932 und 148 346 171 Dollar in 1933 gegenüber. Von den 15 zum Staatsbahnnetz gehörigen Bahnen wiesen 12 im Vergleich zum Vorjahr höhere, 3 Bahnen geringere Betriebseinnahmen auf. Der Bericht unterscheidet 129 Mio. Dollar kommerzielle (commercial) und 19 Mio. andere (non commercial) Einnahmen.

Die Hauptquelle der Einnahmen war der Güterverkehr, der 1933 77 534 751 gegen 76,6 Mio. Dollar in 1932 erbrachte. An erster Stelle steht die Peiping-Hankow-Bahn mit 18,9 Mio. gegen 20,5 Mio. im Vorjahr, es folgen die Liaoning-Bahn mit 12,5 gegen 14,1 Mio., die Tientsin-Pukow-Bahn mit 9,4 gegen 8,6 Mio. Dollar. Die geringsten Einnahmen hatte die Kanton-Kowlon-Bahn zu verzeichnen.

Die Verkehrseinnahmen verteilt auf die Güterarten ergeben folgendes Bild:

Mineralien	25 243 377	Dollar
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	19 098 442	„
Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	1 427 364	„
Tierverkehr	3 660 307	„
Fertigwaren	17 385 447	„
Zusammen	66 814 938	Dollar
Staatsverkehr	7 857 116	Dollar
Für andere Bahnen	627 883	„
Dienstgut	2 009 048	„

Der Personenverkehr konnte eine Einnahme von 55 468 784 gegen 50,4 Mio. Dollar im Vorjahr buchen, er erfuhr vor allem bei der Peiping-Hankow- und Nanking-Shanghai-Bahn eine nicht unwesentliche Zunahme.

Die Betriebsausgaben sind im Berichtsjahr gegen das Vorjahr um 5,3 Mio. Dollar auf 106 099 920 Dollar gestiegen. Die Zunahme erklärt sich im wesentlichen durch Mehraufwendungen bei der Unterhaltung des Bahnkörpers, um die Schäden der militärischen Ereignisse früherer Zeiten wieder gutzumachen. Entsprechend ihrer Länge (1214 km) wies die Peiping-Hankow-Bahn mit 20,6 Mio. Dollar die höchsten Ausgaben auf.

Die Betriebszahl ist in den letzten Jahren dauernd gestiegen und weist nicht mehr das günstige Bild früherer Zeiten auf. Die Entwicklung der Betriebszahl ging seit 1931 von 65,9, 70,9 auf 71,5 im Berichtsjahr. Diese Ziffer von 71,5 stellt eine Rekordzahl seit 1915 dar. Die Betriebszahlen der einzelnen Linien schwanken zwischen 59,1 bei der Peiping-Liaoning und 122,7 bei der Hupeh-Honan-Bahn als einzigste über 100.

Zu dieser ungünstigen Entwicklung kommt die sehr schwache Seite des Anleiheschuldendienstes, so daß man die Gesamtfinanzlage als schlecht bezeichnen muß. Der stellvertretende Eisenbahnminister hat deshalb vor einiger Zeit in einem Aufsatz im Chinese Economic Journal bekanntgegeben, daß er den Schuldendienst energisch in Angriff nehmen werde, um damit eine Grundlage für neue Kredite für die Staatsbahnen zu schaffen.

Personalwesen.

Der Gesamtpersonalstand der 15 Bahnen belief sich in 1933 auf 127 151 Köpfe und wies gegen 1932 mit 125 226 eine Steigerung von 2 % auf. 12 Linien mußten ihr Personal erhöhen, 3 konnten den Stand ver-

ringern. Die Vermehrungen entfallen vor allem auf den Polizeidienst mit 8 %, der Verkehrsdienst war mit 5 %, der Lokdienst mit 1 % beteiligt. Das Personal der allgemeinen Verwaltung konnte im Berichtszeitraum um 5 %, der Betriebsdienst um 1 % und das Ingenieurwesen um 1 % herabgesetzt werden. Sonstige Angaben über das Personalwesen, insbesondere über Löhne u. dergl. enthält der Jahresbericht nicht.

Bauwesen.

Die Mitteilungen des Berichts über das Bauwesen sind ebenfalls sehr spärlich. Das gesamte Streckennetz wird im Jahresbericht einschließlich Industrieanschlüsse, zweite Gleise usw. mit 9388 km angegeben. In der Bestandsziffer ist der außerhalb der Großen Mauer gelegene Teil der Mukdenbahn nicht mehr inbegriffen. Zwei Drittel aller Staatsbahnstrecken sind in den Provinzen Hopei, Honan, Kiangsu und Shantung nördlich des Yangtseflusses gelegen, das südliche Netz befindet sich im Stadium des Ausbaus.

Aus anderer Quelle („Trade and Economic Conditions in China", London 1933) ist bekannt, daß es auf die schlechte Finanzlage der chinesischen Bahnen zurückzuführen ist, wenn in den vergangenen Jahren nur wenig Geld für Bauzwecke zur Verfügung stand. So sind in den Jahren 1929—32 nur 346 km an Neubauten fertiggestellt, 410 km wurden in dieser Zeit in Angriff genommen. Die wichtigsten Bauarbeiten fielen in den Bereich der unvollendeten Kanton-Hankow-Bahn, die Vervollständigung geht entsprechend der neueren Einstellung auf Ausschaltung fremder Kräfte unter der Leitung chinesischer Ingenieure vor sich und soll planmäßig bis 1936 der Fertigstellung entgegengehen. Im Berichtsjahr blieb nur noch der Teil zwischen Pingshek und Chuchow in einer Länge von 200 km offen. Hier wurde der Verkehr mit Autobussen über eine Autostraße bewältigt, so daß es Ende 1933 möglich war, in etwa 3 Tagen von Kanton nach Hankow zu reisen. Die Kanton-Hankow-Bahn wird, wenn einmal fertiggestellt, eine der wichtigsten Bahnverbindungen in China sein, da sie den Süden des Landes mit dem Norden verbindet und darüber hinaus über die Mukden-Bahn den Anschluß an die frühere Ostchinesische Bahn, an die sibirische Bahn und an das europäische Netz herstellt.

Ferner wurde am Westende der Lunghai-Bahn weitergebaut, die bis Sian in der Provinz Shensi vorgeschoben wurde, so daß sie von Haichow Bay (200 km nördlich Shanghai) bis Sian verkehrt. Im Oktober 1933 ist eine Eisenbahnfähre über den Yangtse in Dienst gestellt worden, ferner sind Teile der Nanking-Shanghai-Bahn zweigleisig ausgebaut worden, so daß es nunmehr nach gleichzeitiger Einführung 8 neuer englischer Lokomotiven möglich war, die Entfernung von 1500 km zwischen Shanghai und Peiping in 36 Stunden zu überwinden. Eine eingehendere Darstellung der Baufortschritte des Jahrs 1933 findet sich in einem Aufsatz „A Year's Progress in Transportation" in der Zeitschrift Chinese Economical Journal, Shanghai, Heft Juli 1934.

Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse der Jahre 1932 und 1933.

		1933	1932
Kilometer in Betrieb		7 195	7 195
Betriebseinnahmen	Dollar	148 346 171	142 065 690
Betriebsausgaben	„	106 099 920	100 759 857
Überschuß	„	42 246 252	41 305 833
Reingewinn	„	150 242	1 837 597
Beförderte Personen		45 857 060	42 823 569
Beförderte Güter		27 076 041	26 064 556
Einnahme aus Personenverkehr/km		cts. 1,31	1,40
Einnahme aus Güterverkehr/km		„ 1,62	1,72
Personenzugkm		17 027 262	13 765 521
Güterzugkm		20 455 183	18 092 607
Lokomotivkm		62 266 095	54 782 072
Personal		127 151	125 226

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Die Eisenbahnen in Palästina und Transjordanien im Jahre 1934/35[1]. Das von der englischen Generaldirektion der Palästinabahnen in Haifa verwaltete Eisenbahnnetz ist in drei verschiedenen Ländern gelegen. In Palästina selbst liegen 329 km regelspurige, dem Staate Palästina gehörige Eisenbahnen. Von diesen sind 226 km im und kurz nach dem Krieg vom englischen Militär gebaut worden (die Strecke Rafa—Lydda—Haifa). 87 km gehörten der früheren französischen Eisenbahngesellschaft Jaffa-Jerusalem. Beide Teile sind vom Staat Palästina käuflich erworben worden. Die schmalspurigen (Spurweite 105 cm) früheren Hedschasbahnstrecken Haifa—Samakh, Haifa—Acre und Nablus—Tulkarm (im ganzen 144 km) bestanden schon vor dem Krieg und sind Eigentum der mohammedanischen frommen Stiftungen, der Evkafverwaltung geblieben. Die in Transjordanien liegende 323 km lange frühere Hedschasbahnstrecke Nassib—Amman—Maan ist ebenfalls Eigentum der Evkafverwaltung geblieben. Auf der politisch zum Königreich Ägypten gehörigen Sinaihalbinsel liegt die 203 km lange regelspurige Strecke El Kantarah (Suezkanal)—Rafah. Diese ist im Krieg vom englischen Militär gebaut worden und gehört noch jetzt der englischen Regierung.

Die wirtschaftliche Lage in diesen drei Ländern, durch die naturgemäß der Eisenbahnverkehr in erster Linie beeinflußt wird, ist eine sehr verschiedene. Palästina ist von der allgemeinen Wirtschaftskrisis fast ganz unbeeinflußt geblieben. Es befindet sich seit 1931 in einer sehr schnellen und günstigen wirtschaftlichen Entwicklung, die alle Erwartungen übertroffen hat. Veranlaßt ist diese durch die starke jüdische Einwanderung und den Zufluß ganz bedeutender jüdischer Kapitalien. Die Zahl der Einwanderer betrug 1934 48 000, davon 18 % aus Deutschland, im ersten Drittel 1935 allein 30 000,

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1934, S. 711 u. ff.

davon 16% aus Deutschland. Der Wert des Warenimports, der 1931 5 940 000 £P betrug, stieg bis 1934 auf 15 150 000 £P, der Wert der Warenausfuhr in der gleichen Zeit von 1 570 000 £P auf 3 220 000 £P. Der Bau von Wohnsiedlungen, die Einrichtung neuer Handelsniederlassungen, landwirtschaftliche Investierungen in großem Umfange, Preissteigerungen für Boden, Häuser, Löhne sind die äußeren Erscheinungen dieses Wirtschaftsaufschwunges. Palästina hat jetzt 1½ Millionen Einwohner, davon 850 000 Mohammedaner, 300 000 Juden, 100 000 Christen. Der Charakter des Landes ist bisher ein überwiegend landwirtschaftlicher. Der wichtigste Ausfuhrartikel Palästinas sind die Zitrusfrüchte, deren Anbau dauernd steigt. Im Jahr 1932/33 wurden 4½ Millionen im Jahr 1934/35 schon 7½ Millionen Kisten Zitrusfrüchte exportiert. An Bodenschätzen werden in Palästina zur Zeit vor allem ausgebeutet Kali, Pottasche und Brom aus dem Toten Meer, ferner Salz, Kalkstein und Ton für Zement.

Transjordanien, das durch den Jordan und das Tote Meer von Palästina getrennt ist, hat sich bisher gegen die jüdische Einwanderung und den Landankauf durch jüdisches Kapital streng ablehnend verhalten. Aus Mangel an Kapital hält hier die eingesessene Bevölkerung an den alten Bodenbearbeitungsformen fest, und von dem ausreichenden Regenfall hängt hier allein der Ertrag der Ernte und mit dieser das ganze Wirtschaftsleben des Landes ab.

Der von der Eisenbahn Kantarah—Rafa durchzogene Teil der Sinaiwüste hat keine örtliche Bedeutung, da die Wüste, abgesehen von wenigen kleinen Oasen, unbewohnt ist. Die Bahn dient lediglich dem Durchgangsverkehr zwischen Palästina und Ägypten.

Entsprechend den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen in diesen drei Ländern sind auch die Betriebsergebnisse, wie sie in dem Geschäftsbericht der Palästinabahnen für 1934/35 nachgewiesen werden, sehr verschieden.

Die dem Staate Palästina gehörigen regelspurigen Eisenbahnen haben im Jahr 1934/35 einen so großen Verkehr gehabt und dadurch so günstige Betriebsergebnisse erzielt, wie sie in der ganzen Zeit ihres Bestehens noch nie zu verzeichnen gewesen sind.

Betriebsergebnisse der Palästinabahnen in den Jahren

		1934/35	1933/34	1932/33
Länge der betriebenen Strecken	km	329	329	329
Bruttoeinnahmen	£P	573 614	431 706	353 401
Betriebsausgaben	£P	288 827	246 531	249 825
Überschuß	£P	284 787	185 175	103 576
Ausgaben für Verzinsung, Abtragung, Verwaltung	£P	157 140	156 458	152 962
Gewinn	£P	127 647	28 717	—
Verlust	£P	—	—	49 386
Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben	%	50,3	57,1	70,7
Gesamtzugkilometer		1 720 062	1 447 556	1 221 256

	1934/35	1933/34	1932/33
Zahl der Dampflokomotiven	73	70	70
Durchschnittsleistung einer Lokomotive . . . . . km	27 799	25 034	21 640
Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . . £P	195 347	150 708	123 921
Zahl der beförderten Reisenden . .	1 298 290	889 044	642 760
Zahl der Personenwagen	94	95	95
Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr . . . . . £P	330 211	241 796	198 466
Beförderte Gütermengen . . . t	961 139	814 279	978 890
Zahl der Güterwagen	2 028	2 007	2 008

Die Gesamteinnahmen erhöhten sich gegen das Jahr 1933/34 um 141 908 £P, und zwar

im Personenverkehr	um	44 639 £P, d. i. 29,6 %
im Güterverkehr	„	88 415 £P, d. i. 36,6 %
in verschiedenen Einnahmen . .	„	8 854 £P, d. i. 22,6 %
	Zusammen	141 908 £P, d. i. 32,9 %.

Die Betriebsausgaben erhöhten sich allerdings gegen das Vorjahr auch um 42 296 £P. Dieser Mehraufwand wurde veranlaßt durch die erhöhten Betriebsleistungen und durch mehrmalige Zerstörung der Gleise infolge Auswaschungen. Immerhin aber konnte das Verhältnis der Verkehrseinnahmen zu den Betriebsausgaben von 57,1 % im Vorjahr auf 50,3 % verbessert werden, und mit dieser günstigen Betriebszahl dürften die Palästinabahnen im Geschäftsjahr 1934/35 kaum von anderen Bahnverwaltungen übertroffen werden.

Von dem Betriebsüberschuß von 284 787 £P sind 76 953 £P für außerordentliche Ausgaben, 56 700 £P für Erneuerung und 157 110 £P für Zinsen, Abtragungen und Verwaltung verwendet worden, so daß schließlich in der Hauptrechnung doch noch ein Defizit von 6006 £P geblieben ist. Im Vorjahr betrug dieses 15 660 £P. Das Kapitalkonto der Palästinabahnen war Ende März 1935 mit 3 153 489 £P belastet, die zum Teil aus dem Kaufgeld für die vom englischen Militär übernommenen Strecken und zum anderen aus Anleihen für Verbesserung der Anlagen und Ergänzung der Lokomotiven und Wagen entstanden sind. Für Verzinsung der Anleihen sind allein 35 % der Gesamtausgaben erforderlich.

An Verbesserungen der Anlagen ist besonders der Bau einer nach modernen Erfahrungen eingerichteten Lokomotivwerkstatt in Haifa zu erwähnen. Im Zusammenhang mit dem Neubau des großen Hafens in Haifa ist jetzt der Bau eines neuen Personenbahnhofs auf den neu entstandenen Kaianlagen beabsichtigt.

Im Personenverkehr ist besonders bemerkenswert die Zunahme der beförderten Reisenden um fast 400 000, die auf eine bedeutende Ermäßigung der Fahrpreise in der III. Klasse zurückzuführen ist und erkennen läßt, wie die Palästinabahnen durch Tarifmaßnahmen gegen den Wettbewerb der Kraftwagen erfolgreich gewesen sind. Auf der durch starke

Steigungen besonders ungünstigen Strecke Jaffa—Jerusalem ist allerdings der Wettbewerb gegen die viel schneller und günstiger fahrenden Kraftwagen als aussichtslos aufgegeben worden.

Wenn im Güterverkehr des Jahres 1934/35 die Einnahmen eine Steigerung von 88 415 £P aufweisen, so ist das darauf zurückzuführen, daß wegen Überlastung der Hafenanlagen in Jaffa zeitweise die für Jaffa seewärts eingegangenen Güter in Haifa gelöscht werden mußten. Auch im ausgehenden Orangenverkehr bevorzugen die Schiffe den geschützten Hafen in Haifa vor der freien Reede in Jaffa. Aber auch die günstige Wirtschaftslage des Landes und besonders die außerordentlich gesteigerte Bautätigkeit haben den Eisenbahnen vermehrte lohnende Transporte zugeführt. Die Abwicklung des Güterverkehrs hat verschiedentlich größere Schwierigkeiten gezeigt. In der Orangensaison, als der Zeit des stärksten Verkehrs, haben die Lokomotiven und Wagen nicht immer ausgereicht. An Orangenladungen wurden verfrachtet nach Haifa 9743 Wagen, nach Jaffa 295 Wagen, nach Ägypten 582 Wagen. Auf der Hauptverkehrsstrecke Haifa—Lydda wurde zu zwei verschiedenen Zeiten der Bahndamm durch starke Regengüsse so schwer beschädigt, daß der gesamte Zugverkehr 12 Tage lang vollständig unterbrochen wurde. Zur Verbesserung des Lokomotivbestandes wurden drei neue Lokomotiven gekauft und zwölf neue Lokomotivkessel zum Einbau in alte Lokomotiven beschafft. Der Wagenpark wurde um 100 vierachsige bedeckte Güterwagen, 4 Plattformwagen von 30 t Tragfähigkeit und 3 Öltankwagen vermehrt.

Betriebsergebnisse der Sinaibahn El Kantarah—Rafa im Jahre

		1934/35	1933/34	1932/33
Länge der betriebenen Strecke .	km	203	203	203
Bruttoeinnahmen	£P	118 495	106 808	104 068
Betriebsausgaben	£P	91 233	89 893	90 899
Überschuß	£P	27 262	16 915	13 169
Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben . .	%	77,0	84,2	87,3
Gesamtzugkilometer		267 060	260 398	254 813
Einnahmen aus dem Personenverkehr	£P	81 387	72 319	68 666
Zahl der beförderten Reisenden . . .		80 795	74 013	65 124
Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr	£P	34 521	32 545	33 915
Beförderte Gütermengen	t	93 895	94 733	87 979

Die Sinaibahn El Kantarah—Rafa hat keine eigenen Lokomotiven und Wagen. Der Zugverkehr dieser Bahn wird mit den Lokomotiven und Wagen der Palästinabahnen ausgeführt. Der Durchgangsverkehr zwischen Palästina und Ägypten, dem diese Bahn ausschließlich dient, ist offenbar in einer günstigen Entwicklung begriffen, was durch die günstige Wirtschaftslage in beiden Ländern bedingt wird. Der Betriebsüberschuß des Jahres 1934/35 von 27 262 £P übertrifft den des Vorjahres um 10 247 £P. Da die Bahn während des Krieges vom

englischen Militär zum Teil behelfsmäßig gebaut worden ist und durch Sandverwehungen in der Wüste häufig Schäden entstehen, sind für die Bahnunterhaltung dauernd größere Aufwendungen erforderlich.

Betriebsergebnisse der Hedschasbahn im Jahre

		1934/35	1933/34	1932/33
Länge der betriebenen Strecken	km	467	467	467
Bruttoeinnahmen	£P	90 545	98 445	97 242
Betriebsausgaben	£P	101 020	90 329	84 340
Überschuß	£P	—	8 816	12 902
Verlust	£P	10 475	—	—
Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben	%	111,6	91,8	86,7
Gesamtzugkilometer		453 610	465 926	442 483
Zahl der Dampflokomotiven		53	53	53
Durchschnittsleistung einer Lokomotive	km	11 213	10 943	10 038
Einnahmen aus dem Personenverkehr	£P	22 945	20 711	20 095
Zahl der beförderten Reisenden		793 252	547 507	448 674
Zahl der Personenwagen		27	38	44
Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr	£P	56 112	65 428	65 244
Beförderte Gütermengen	t	199 741	199 473	203 844
Zahl der Güterwagen		358	358	358

Die schmalspurigen Hedschasbahnstrecken (Spurweite 1,05 m) haben im Gegensatz zu der Sinaibahn ihre eigenen Lokomotiven und Wagen. Soweit diese in den durch die starke jüdische Kolonisation hochentwickelten Teilen Palästinas gelegen sind, hat der Personenverkehr eine Mehreinnahme von 3123 £P gegenüber dem Vorjahr erbracht. Diesen Mehreinnahmen stehen aber ganz erhebliche Ausfälle auf der in Transjordanien liegenden Strecke Nassib—Amman—Maan gegenüber. Diese Ausfälle betragen im Güterverkehr 9316 £P und aus anderen Quellen 3123 £P, so daß sich das Betriebsdefizit auf 10 475 £P beläuft. Die Betriebszahl ist infolgedessen von 91,8 % im Vorjahr auf 111,6 % im Jahr 1934/35 gestiegen. Veranlaßt sind diese Ausfälle im Güterverkehr durch das Aufhören der Transporte für den Bau der Ölrohrleitung und durch den Einsturz einer Brücke auf der Strecke Samagh—Dera. Die letztere Störung, die schon am 4. Februar infolge starken Regenfalls eingetreten war, war am 31. März 1935 noch nicht behoben.

Solange die jetzt stillgelegte Hedschasbahnstrecke Maan—Medina nicht wieder in Betrieb gesetzt worden ist, hat die Strecke von Amman bis Maan eine nur ganz geringe Bedeutung. Auf Betreiben des Königs Ibn Saud von Saudien (früher Hedschas) sind jetzt aber Verhandlungen wegen Wiederaufnahme des Betriebs auf der Strecke Maan—Medina eingeleitet worden. *Dieckmann.*

Die Autobahn Genua—Po-Tal. In Italien ist am 29. Oktober 1935 eine neue Autobahn eröffnet worden, die von Genua nach dem Tal des Po führt. Der Bau der Bahn ist am 6. Oktober 1932 begonnen worden. Die Bahn ist 50 km lang, 10 m breit, hiervon 9 m gepflastert, so daß drei Fahrbahnen von je 3 m Breite geschaffen wurden, zwei für die beiden Richtungen, eine zum Überholen. Die Krümmungen haben einen kleinsten Halbmesser von 100 m, die Steigungen sind nicht größer als 4 %. Die Bahn ist frei von niveaugleichen Überkreuzungen von anderen Straßen oder Eisenbahnen. Sie mündet im Po-Tal in die zwei nach Mailand und nach Turin führenden Staatsstraßen, die ebenfalls verbessert wurden.

Die neue Autobahn wurde unmittelbar vom Staat durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erbaut. Für den größten Teil der Bauzeit wurden rund 8600 Arbeiter beschäftigt, wozu noch etwa 2000 Arbeiter für die Beförderung und Lieferung der Baustoffe kommen. Die Arbeiter wurden überwiegend aus Provinzen genommen, wo größere Arbeitslosigkeit herrschte. Für die Arbeiter, die von den Baustellen weit entfernt wohnten, wurden 14 Schlafbaracken und 15 Küchen errichtet.

Die Arbeiter leisteten rund 4½ Millionen Tagesschichten, unter Einrechnung der Beförderung und Lieferung der Baustoffe rund 6½ Millionen. Die gesamten Erdbewegungen betrugen rund 6 Millionen cbm. Stützmauern wurden in einer Länge von 37 km aufgeführt.

Die Bahn benötigte 317 Brücken, Unterführungen und Überführungen. Die größte Talüberführung ist 271 m lang. Ferner waren elf Tunnels in einer Gesamtlänge von 3002 m notwendig, der größte ist 909 m lang.

Entlang der Autobahn wurden vier Bahnwärterhäuser mit zwei Wohnungen für das Bahnunterhaltungspersonal, ferner fünf Bahnhöfe an den Zufahrtsstraßen errichtet.

In Genua wurde ein 50 000 qm großer Platz zur Hinterstellung von Kraftwagen und zur Zusammenstellung von Lastzügen geschaffen, er faßt 200 Lastzüge. Auf dem Platz wurde ein Bahnhof errichtet, der außer den erforderlichen Diensträumen unter anderem ein Tageshotel, Gaststätten, Aufenthaltsräume für Schofföre und 32 zweibettige Schlafzimmer enthält. Von diesem Platz aus mündet die Bahn mit einer 1200 m langen Überführung in den Hafen.

Die Kosten der Autobahn belaufen sich auf 175 Millionen Lire, d. i. 3½ Millionen Lire je Kilometer. Durch den Bau des Platzes in Genua und die Überführung zum Hafen erhöhen sich die Kosten auf 210 Millionen Lire.

Die Autobahn wird für den Verkehr von Lastkraftwagen, Personenkraftwagen und Kraftfahrrädern zugelassen. Für die Benutzung muß auch hier, wie bei allen anderen italienischen Autobahnen eine Gebühr entrichtet werden. Diese Gebühr soll geringer sein als die wirtschaftlichen Vorteile, die die neue Strecke den Kraftfahrern bietet. Der Betrieb wird durch das staatliche Straßenamt geführt, das bereits die Autobahnen Mailand—Seen betreibt. *Dr. Sauter.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflicht.

Urteil des Reichsgerichts vom 14. November 1935 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion in K., Beklagte, Widerklägerin und Revisionsklägerin, gegen den Fabrikbesitzer H. v. A. in K., Kläger, Widerbeklagten und Revisionsbeklagten. VI. 256/1935.

Verschuldensabwägung im Fall des Mitwirkens der Eisenbahn und eines Kraftwagens bei der Entstehung eines Schadens. (§ 823, 831, 254 BGB, § 17 KFG., § 25 Pr. Eisenbahngesetz.)

Tatbestand.

Am 9. Juli 1933 kehrte der Kläger mit seiner Ehefrau und deren Patenkind, dem Ingenieur O., von einer mehrwöchigen Kraftwagenfahrt durch England zurück. Er hatte den damals stellungslosen O. als Führer seines Maybach-Cabriolets mitgenommen. O. führte den Wagen auch auf der Rückreise von Vlissingen in $3^1/_2$ stündiger Fahrt nach Cleve und nahm von da auf Anordnung des Klägers den Weg über C. Kurz vor C. befand sich ein schrankenloser, unbewachter und unbeleuchteter Übergang der eingleisigen Nebenbahn Duisburg —Mörs—Cleve. In der Fahrtrichtung des Kraftwagens standen an dem Übergang rechts neben der Fahrbahn drei Warnzeichen. In 166,5 m Entfernung die Warnungstafel der Provinzialverwaltung, in 90 m Entfernung 5,5 m seitwärts der Straße hinter einer Dornenhecke ein Warnungsschild der Versicherungsgesellschaft Agrippina und in 5 m Entfernung vor den Geleisen das Warnkreuz der Beklagten. O. überholte mehrere hundert Meter vor dem Übergang den mit etwa 70 km fahrenden Kraftwagen des Dr. B. aus C. und blendete die Lichter ab, als ihm der Kraftwagen des Zeugen L. entgegenkam, der sich von C. aus langsam dem Übergang näherte. Zur selben Zeit fuhr in stumpfem Winkel zur Fahrtrichtung des Kraftwagens von rechts her ein vom Bahnhof C. kommender Personenzug auf die Kreuzungsstelle zu. O., der keines der Warnzeichen und auch nicht den Zug bemerkt hatte, wurde auf die Gefahr erst aufmerksam, als die hinter ihm im Wagen sitzende Ehefrau des Klägers schrie: „Der Zug". Er versuchte noch, den Wagen durch Bremsen vor den Schienen zum Halten zu bringen, geriet aber vor den Zug. Die Lokomotive erfaßte den Wagen in der Mitte und zertrümmerte ihn. Die Frau des Klägers verunglückte tödlich. Die Lokomotive wurde leicht beschädigt.

Der Kläger verlangt mit der Klage die Erstattung von 3500 RM Kosten der Beerdigung seiner Frau und (nach Erhöhung der im ersten Rechtszuge ge-

forderten insgesamt 6100 RM) 13 000 RM Ersatz des Sachschadens. Er meint, die Beklagte sei verpflichtet gewesen, den Übergang durch Schranken zu sichern oder wenigstens besser kenntlich zu machen, um die Wegebenutzer vor Gefahren zu sichern; diese Pflicht habe sie verletzt und dadurch den Unfall verschuldet.

Die Beklagte beantragt widerklagend die Verurteilung des Klägers zum Ersatz des an der Lokomotive angerichteten Schadens von 93,55 RM. Sie bestreitet die vom Kläger behauptete Verpflichtung und jegliches Verschulden auf ihrer Seite und behauptet, der Unfall sei allein auf das Verschulden des Klägers und des Fahrers O. zurückzuführen, auf dessen Fahrweise der Kläger nicht genügend geachtet habe. O. sei durch die anstrengende Fahrt übermüdet gewesen und auch nach Abblendung der Scheinwerfer mit 80—100 km Geschwindigkeit in der Stunde weitergefahren und habe bei klarem Wetter schuldhaft die Warnzeichen und die Lichter des Zuges übersehen und dessen wiederholt und rechtzeitig gegebene Läute- und Pfeifsignale nicht gehört, weil er das Fenster neben seinem Sitz nicht weit genug geöffnet gehabt habe.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil „die Klage" zu $^4/_5$, die Widerklage zu $^1/_5$ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, in den Entscheidungsgründen aber ausgesprochen, daß ein Verschulden der Beklagten oder ihres Personals nicht nachgewiesen sei und die Beklagte nur auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes und des § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 hafte, und daß der Kläger den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KFGGes. nicht geführt habe, mithin der Schaden nach § 17 KFGGes. zu verteilen sei.

Die Beklagte hat Berufung eingelegt mit dem Antrage auf gänzliche Abweisung der Klage, der Kläger Anschlußberufung mit dem Antrage, der Klage in vollem Umfange stattzugeben und ihm insgesamt 16 500 RM nebst Zinsen zuzusprechen. Das Berufungsgericht hat der Anschlußberufung insofern stattgegeben, daß es den Klageanspruch auch hinsichtlich der Erweiterung auf 16 500 RM nebst Zinsen dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat. Im übrigen hat es beide Berufungen zurückgewiesen. Wie das Landgericht verneint es, daß dem Kläger Ansprüche aus unerlaubter Handlung nach den Vorschriften des BGB. zuständen, erkennt dem Kläger nur Ansprüche aus dem Reichs-Haftpflichtgesetz und dem Preußischen Gesetz von 1838 zu und teilt den Schaden auf Grund des § 17 KFGGes.

Mit der Revision beantragt die Beklagte,

das angefochtene Urteil, soweit es zu ihren Ungunsten erkannt hat, aufzuheben und vollständig nach ihrem Antrage auf Klageabweisung zu erkennen.

Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts unter I 1a—d darüber, daß der Lokomotivführer der Beklagten keine Pflichtwidrigkeit begangen und die Beklagte keine ihr obliegende Verpflichtung zur Sicherung des Verkehrs an der Kreuzung von Landstraße und Eisenbahn verletzt habe, daß also der Beklagten kein für den Unfall ursächliches Verschulden zur Last falle, sind der Beklagten günstig.

Nach §§ 1, 3 Abs. 1 Satz 2 HaftpflG. ist der Anspruch des Klägers auf Ersatz der Beerdigungskosten an sich rechtlich begründet. Die Beklagte ist

aber von der Haftung frei, wenn sie beweist, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Klägers oder durch rechtswidriges Verhalten seines Verrichtungsgehilfen verursacht worden ist. Wenn daneben auch die Betriebsgefahr der Eisenbahn für den Unfall ursächlich gewesen ist, so ist nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts der Schaden unter Anwendung des § 254 BGB. zu verteilen. Das Berufungsgericht führt aus: Da der Kläger den Wagen nicht selbst gesteuert habe, könne eigenes Verschulden nur in mangelhafter Auswahl oder Beaufsichtigung seines Fahrers O. oder darin bestanden haben, daß er es unterlassen habe, den ortsunkundigen O. auf die Gefahr der Eisenbahnkreuzung aufmerksam zu machen. In allen diesen Beziehungen könnten jedoch keine Vorwürfe gegen den Kläger erhoben werden. O. sei Maschineningenieur und — nach der unbestrittenen Behauptung des Klägers seit dem Jahre 1930 — in dem Besitz des Führerscheins. Sich bei einem früheren Dienstherrn nach ihm zu erkundigen, sei nicht möglich gewesen, da O. nicht berufsmäßiger Fahrer gewesen sei. Bei der Persönlichkeit und dem guten Ruf des O. sei es nicht schuldhaft gewesen, wenn der Kläger ihn als Fahrer mitgenommen habe. Er sei nur verpflichtet gewesen, ihn im Auge zu behalten und sich persönlich von seiner Tauglichkeit und Zuverlässigkeit zu überzeugen. Diese Verpflichtung habe der Kläger nicht verletzt. O. habe die Reise durch England ohne Unfall zurückgelegt, und es sei kein Anhalt dafür hervorgetreten, daß er nicht voll vertrauenswürdig oder nicht sicher im Fahren gewesen sei. Die Revision bemängelt, daß der Kläger den O. überhaupt nicht „ausgewählt" und daß er ihm den schweren Wagen ohne nähere Prüfung auf gut Glück anvertraut habe. Wenn § 831 BGB. verlangt, daß der zu einer Verrichtung Bestellte mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ausgewählt sein müsse, so wird damit nicht etwa ein Auswählen aus mehreren Bewerbern oder sonst in Betracht kommenden Personen gefordert. Der Geschäftsherr erfüllt vielmehr seine Verpflichtungen auch dann, wenn er die einzige in Frage gekommene und von ihm zu der Verrichtung bestellte Person bei Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt für tauglich und zuverlässig halten darf. Ob nach den getroffenen Feststellungen der Kläger sich vor Antritt der Reise mit der erforderlichen Sorgfalt davon überzeugt hatte, daß er O. den schweren Wagen unbedenklich anvertrauen könne, kann dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht angenommen hat, daß der Kläger, der nach seiner nicht bestrittenen Behauptung selbst seit 1921 Kraftfahrer ist, dem O., nachdem dieser unter seiner ständigen Aufsicht während der ganzen Reise durch England den Wagen einwandfrei gefahren hatte, auch am Schluß der Reise auf der Heimfahrt von Vlissingen bei Fortdauer der eigenen Aufsicht die Führung des Wagens unbedenkilch anvertrauen durfte. Die Rüge der Revision, der Kläger hätte O. deshalb das Fahren mit hoher Geschwindigkeit nicht gestatten dürfen, weil dieser durch die Überfahrt von England und das vierstündige Steuern des schweren Wagens sehr angestrengt gewesen sei, scheitert daran, daß das Berufungsgericht solche Übermüdung nicht festgestellt, vielmehr angenommen hat, daß O. durch die vierstündige Fahrt nicht übermäßig beansprucht worden sei und sich nicht übermüdet gefühlt habe.

Mit Recht bemängelt aber die Revision die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Kläger keinen Grund gehabt habe, die Fahrweise des O. vor dem Unfall zu beanstanden. Nach § 18 der KFVO. in der zur Zeit des Unfalls geltenden Fassung war die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß

der Führer in der Lage blieb, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Auf der ihm unbekannten Straße mußte also O. seine Geschwindigkeit so einrichten, daß ihm die vor Bahnübergängen aufgestellten Warnungszeichen, auf deren Auftauchen er immer gefaßt sein mußte, nicht entgehen konnten. Ganz besonders galt das dann, wenn er mit Rücksicht auf einen entgegenkommenden Wegebenutzer seine Lichter abblenden und sich dadurch das rechtzeitige Erkennen von Warnungszeichen erschweren mußte. Wenn die Begegnung ihn genötigt hat, seine Aufmerksamkeit auf den ihm entgegenkommenden Wagen zu richten, und er infolgedessen die Warnungszeichen übersehen hat, so könnte das gerade die Annahme begründen, daß seine Geschwindigkeit zu hoch gewesen sei. Jedenfalls ist vom Tatrichter zu erwägen, ob nicht O. bei Einhaltung einer der Sachlage, insbesondere dem Abblenden angepaßten geringeren Geschwindigkeit trotz Beobachtung des anderen Wagens wenigstens eine der beiden ersten Warnungstafeln bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit bemerkt hätte. Eine schuldhafte Überschreitung der durch § 18 der KFVO. vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenze wäre eine schuldhafte unerlaubte Handlung im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.

Da der Kläger neben O. vorn im Wagen saß, mußte er als alter Kraftwagenfahrer bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bemerken, daß O. auf der ihm unbekannten Straße zu schnell fuhr, und auch er verletzte seine Verpflichtung zur Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr auf der Landstraße, wenn er O. nicht dazu anhielt, langsamer zu fahren, handelte also auch seinerseits schuldhaft. Danach bedarf es erneuter Abwägung nach § 17 KFG. auf Grund erneuter Feststellung des Tatrichters darüber, mit welcher Geschwindigkeit O. gefahren ist, denn je höher die Geschwindigkeit gewesen ist, die O. eingehalten und der Kläger geduldet hat, um so größer ist das Verschulden beider, das zu den nach § 17 KFG. zu berücksichtigenden Umständen des Falles gehört.

Das Berufungsgericht meint, ein Ruf wie der Angstschrei der Ehefrau des Klägers sei geeignet, einen Fahrer mehr zu verwirren, als Wahrnehmungen, die er selbst hinsichtlich plötzlich auftauchender Hindernisse mache. Dem O. müsse deshalb die sogenannte Schrecksekunde zugebilligt werden. O. selbst hat am 7. März 1934 ausgesagt, er habe von dem Bahnübergang nichts bemerkt, bis er den Ruf der Frau gehört habe, und im selben Augenblick sei auch schon der Wagen von der Lokomotive erfaßt worden. Das Berufungsgericht wird deshalb prüfen müssen, ob wirklich ein Schreck eine Verzögerung des Bremsens verursacht hat oder ob nicht vielmehr im Zeitpunkt des Schreies der Wagen schon näher als bisher angenommen (etwa 45 m) an die Schienen herangekommen oder aber seine Geschwindigkeit sehr viel größer gewesen ist.

Die Revision bemängelt, daß das Berufungsgericht bei der Abwägung der gegenseitigen Verursachung zu Lasten der Beklagten auch das Eigengeräusch des Kraftwagens berücksichtigt hat. Wenn ein Kraftfahrer auf einer ihm unbekannten Straße, wo er sich auf das Wahrnehmen von Läute- und Pfeifsignalen der Eisenbahn einstellen muß, so schnell fährt, daß das Geräusch seines fahrenden Wagens die Signale übertönt, so trifft allein ihn und nicht die Eisenbahn die Verantwortung für die dadurch bedingte Erhöhung der Betriebsgefahr

seines Kraftwagens. Aber andererseits bedeutet es eine Erhöhung der Betriebsgefahr der Eisenbahn, wenn ihre Signale nicht laut genug sind, um bei dem in mäßigen, üblichen Grenzen sich haltenden Eigengeräusch eines Kraftwagens gehört zu werden. Daß die Signale dieser Anforderung nicht genügt hätten, ist bisher nicht festgestellt.

Es bedeutet ferner nicht eine Erhöhung der Betriebsgefahr der bei Dunkelheit, aber mit ordnungsmäßigen Lampen mit 15 km/Std. Geschwindigkeit die Straße kreuzenden Eisenbahn, wenn ein in 166,5 m Entfernung von der Bahn durch die Provinzialverwaltung aufgestelltes Warnungsschild unzweckmäßig aufgestellt ist, so daß es von Bäumen zum Teil verdeckt wird. Ein mangelhafter Hinweis für die Kraftfahrer auf die in einiger Entfernung kommende Eisenbahnkreuzung bedeutet in erster Linie eine Erhöhung der eigenen Betriebsgefahr der mit hoher Geschwindigkeit weiterfahrenden Kraftwagen. Die Betriebsgefahr der Eisenbahn wird nur insofern davon berührt, als ein mangelhaftes Warnungszeichen die Betriebsgefahr nicht in der sonst üblichen Weise verringert.

Die Verkehrsdichte, aber auch die übrigen im angefochtenen Urteil angeführten Umstände können nur dann bei der Abwägung zu Lasten der Beklagten berücksichtigt werden, wenn das Berufungsgericht feststellt, daß und inwiefern sie für die Entstehung des Unfalls ursächlich gewesen sind. Und es genügt nicht, die beiden Parteien ungünstigen Umstände anzuführen und auszusprechen, daß die der Beklagten ungünstigen Umstände weit überwiegen (etwa nur rein zahlenmäßig?) und in hohem Maße zur Entstehung des Unfalls mitgewirkt haben. Es ist vielmehr erforderlich, zu erwägen und zu begründen, in welchen Umständen die Hauptursache für den Unfall liegt.

Unzulässig ist es, bei der Abwägung gewisse Umstände zugunsten oder zuungunsten einer Partei zu unterstellen. Eine Abwägung nach § 254 BGB. und nach § 17 KFG. kann erst vorgenommen werden, wenn alle dafür in Betracht kommenden Umstände aufgeklärt sind, insbesondere wenn das Maß des beiderseitigen Verschuldens festgestellt ist (RGZ. Bd. 131 S. 119/125 und dort angeführte Entscheidungen).

Auch hinsichtlich des aus § 25 des preußischen EisenbGes. von 1838 gestützten Anspruchs auf Ersatz des Sachschadens muß eine erneute Abwägung nach § 17 KFG. stattfinden. Wie der Senat schon in der Entscheidung vom 7. Dezember 1933 RGZ. Bd. 142 S. 356; 359) ausgeführt hat, hat der § 17 eine abschließende Neuregelung der Haftung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug für den Fall des Mitwirkens beider Verkehrsmittel bei der Entstehung des Schadens geschaffen, und danach führt in solchem Fall einerseits eigenes ursächliches Verschulden des Geschädigten nicht ohne weiteres zur gänzlichen Ablehnung des Ersatzanspruchs und muß andererseits der Geschädigte auch Verschulden seines Fahrers sich als erheblichen Umstand im Sinne des § 17 entgegenhalten lassen.

Durch die Ausführungen des Berufungsgerichts über die Anwendung der Hilfsgrenze des § 12 KFG. ist die Beklagte im vorliegenden Fall nicht beschwert, weil der dem Kläger selbst auferlegte Teil des Schadens nicht durch Anwendung des § 12 herabgesetzt worden ist. Für die erneute Abwägung ist aber darauf

hinzuweisen, daß im vorliegenden Fall auch bei Verneinung eines Verschuldens des Klägers der § 12 überhaupt nicht anwendbar ist. Der gesetzgeberische Grund für die Einführung der Höchstgrenzen des § 12 war die Erwägung, daß nur die feste Begrenzung der Ersatzpflicht den Kraftfahrzeughaltern die Möglichkeit verschaffe, sich gegen die verschärfte Haftung, die ihnen mit der Gefährdungshaftung auferlegt wurde, ohne unverhältnismäßig hohe Kosten zu versichern (vgl. die Begründung des Entwurfs 1908 S. 10 der Reichstagsvorlage Nr. 988 und Kommissionsbericht S. 25). Der Gesetzgeber wollte also nur die Haftpflichtversicherung, aber nicht die sogenannte Kaskoversicherung des Halters erleichtern. Es würde deshalb dem gesetzgeberischen Willen nicht entsprechen, wollte man die in § 12 für die Haftpflicht bestimmten Höchstgrenzen im Falle des § 17 des Gesetzes entsprechend auch auf einen dem Halter selbst aufzuerlegenden eigenen Schaden anwenden. Im Rahmen des § 17 beschränkt also der § 12 nur die Beträge, deren Zahlung dem Halter auferlegt werden soll, auf die Höchstbeträge, hindert aber das Gericht nicht, dem geschädigten Halter, dem bei Anwendung des § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 die Verursachung des Schadens mit zur Last fällt, einen entsprechenden Teil des ihm selbst entstandenen Schadens auch dann aufzuerlegen, wenn dieser Teil über die Höchstgrenzen des § 12 hinausgeht. Der § 12 wäre danach im vorliegenden Fall nur dann anwendbar, wenn der mit der Widerklage verfolgte Anspruch der Beklagten die Höchstgrenzen des § 12 überschritte.

Das angefochtene Urteil mußte hiernach, soweit es zum Nachteil der Beklagten erkannt hat, aufgehoben und die Sache in diesem Umfang zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden (§§ 564, 565 Abs. 1 ZPO.). Diesem mußte auch die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz übertragen werden, da sie von der künftigen Entscheidung über die Hauptsache abhängt.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts vom 30. Januar 1936 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion K., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen die G.er Feuerversicherungs-Aktiengesellschaft in M.-G., vertreten durch ihren Vorstand, Klägerin und Revisionsbeklagte. VI. 366/35.

Anwendung des § 17 des Kraftfahrzeuggesetzes auf Schadensersatzansprüche aus § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes.

Tatbestand.

Am 16. Januar 1931 gegen 15½ Uhr wurde ein Personenkraftwagen des Fabrikbesitzers K. aus M.-G. auf der Landstraße N.—K. beim Fahren über die dieselben Orte verbindende Reichsbahnstrecke unweit des Bahnhofs P. von dem nach K. fahrenden fahrplanmäßigen Zuge D 106 erfaßt und völlig zertrümmert. Die beiden Insassen des Wagens, der Eigentümer und eine Ehefrau P., wurden auf der Stelle getötet. Die Klägerin erhebt aus abgetretenem Recht der Witwe des getöteten Eigentümers, der sie aus dem mit ihm abgeschlossenen Versicherungsvertrage eine Entschädigung für den Verlust des Wagens von 16 650 RM gezahlt hat, eine Teilforderung in zunächst halber Höhe. Das Landgericht hat die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt, der Klägerin 8325 RM nebst

Zinsen zu zahlen, und das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision begehrt die Beklagte die Abweisung der Klage. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht verneint die Haftung der Beklagten für den durch ihren diensttuenden Beamten W. der Klägerin (richtig: ihrem Rechtsvorgänger) widerrechtlich zugefügten Schaden (§ 831 BGB.), weil der Beklagten der ihr durch Abs. 1 Satz 2 des § 831 offengelassene Nachweis, daß sie bei der Auswahl des W. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, gelungen sei.

Die Klägerin hat ihre Klage auch auf §§ 31, 89, 823 BGB. gestützt mit der Behauptung, die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten hätten es an einer ausreichenden Besetzung des Bahnhofs P. und an ordnungsmäßiger Überwachung der dort tätigen Beamten fehlen lassen. Auch eine Haftung auf Grund dieser Vorschrift verneint das Berufungsgericht, weil die Klägerin kein Verschulden der Beklagten in dieser Richtung bewiesen habe, insbesondere der Bahnhof P. ausreichend besetzt und W. nicht überlastet gewesen sei.

Das Berufungsgericht bejaht aber eine Haftung der Beklagten auf Grund des § 25 des Preußischen EisenbahnGes. vom 3. November 1838, dessen Vorschriften über den Ersatz von Sachschäden nach Art. 105 EG. z. BGB. unberührt geblieben sind. Es führt aus, die Beklagte könne sich von dieser Haftung nur befreien durch den Nachweis, daß der Schaden auf einen unabwendbaren Zufall oder auf eigenes Verschulden des Geschädigten zurückzuführen sei. Der von der Beklagten behauptete unabwendbare Zufall, das Stehenbleiben des Kraftwagens mitten auf den Schienen infolge Versagens seiner Vorrichtungen, sei durch die Beweisaufnahme widerlegt worden, oder, wie an anderer Stelle gesagt wird, sei von der Beklagten nicht bewiesen worden. Die Behauptung aber, daß bei der Entstehung des Schadens eigenes Verschulden des Geschädigten K. mitgewirkt habe, sei für erwiesen zu erachten. Dies eigene Verschulden des Geschädigten befreie, so führt das Berufungsgericht weiter aus, die Beklagte nicht von aller Haftung, sondern führe zur Anwendung des § 17 KFG., wonach bei Verursachung des Schadens durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn ein Schadensausgleich stattzufinden habe.

Die Revision bekämpft die Anwendung des § 17 KFG. als rechtsirrig. Sie meint, gegen die Anwendung spreche vor allem, daß sie zu einer nicht gerechtfertigten Besserstellung der Kraftfahrzeughalter vor den sonstigen durch Sachschaden Geschädigten führe, die bei eigenem Verschulden keine Ansprüche gegen die Bahn hätten, sich insbesondere nicht auf § 254 BGB. berufen könnten. Die Revision bittet deshalb um Nachprüfung der Entscheidung des Senats vom 7. Dezember 1933 (RGZ. Bd. 142 S. 356), die die Anwendbarkeit des § 17 KFG. bejaht hat. Es ist richtig, daß bei Anwendung des § 17 die Kraftfahrzeughalter im Falle ihrer Schädigung durch eine Eisenbahn bessergestellt werden als andere Geschädigte. Aber, wie schon in der erwähnten Entscheidung ausgeführt worden ist, hat der Gesetzgeber offensichtlich durch Einführung der Vorschriften des § 17 Abs. 2 KFG. eine abschließende Neuregelung der Haftung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug für den Fall des Mitwirkens beider Verkehrsmittel bei der Entstehung des Schadens geschaffen. In diese Neuregelung würde es nicht passen, wollte man den bei ihr offenbar maßgebend gewesenen

Gesichtspunkt, daß die ursächliche Beteiligung beider Verkehrsmittel bei der Entstehung eines Schadens wegen der Gleichartigkeit der durch sie geschaffenen Gefahren eine einheitliche Regelung erfordere, bei der Verursachung von Sachschäden nicht auch zur Geltung bringen. An der seither von dem erkennenden Senat wiederholt ausgesprochenen Anwendbarkeit des § 17 auf den Schadensersatzanspruch aus § 25 des Preuß. Eisenbahngesetzes ist deshalb festzuhalten.

Auch den weiteren Rügen, mit denen die Revision die Abwägung der beiderseitigen Verursachung durch Betriebsgefahr einerseits und schuldhaftes Handeln andererseits als rechtsirrig hinzustellen sucht, muß der Erfolg versagt werden.

Die Revision meint, es sei rechtsirrtümlich, außer der Erhöhung der von der Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr ihrer Eisenbahn infolge des Offenstehens der Schranken darüber hinaus aus dem Verschulden des W., für das die Bahn nach § 831 BGB. nicht haftet, einen weiteren Grund zur Belastung der Beklagten herzuleiten, es komme nur darauf an, daß die Schranken beim Herannahen des Wagens offen gewesen seien, und die ganze Erörterung über die besondere Gefährlichkeit des Wiederöffnens durch W. stehe in Widerspruch mit der im Urteil getroffenen Feststellung, daß W. die Schranken überhaupt nicht geschlossen habe. Das angefochtene Urteil führt aus: Die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn sei dadurch erhöht worden, daß W. die Schranken entgegen dem § 46 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung nicht geschlossen habe. Die von der Beklagten angeführten Gründe seien nicht geeignet, die Handlungsweise W.s zu rechtfertigen. Darüber hinaus treffe W. ein erhebliches Verschulden. Habe er die Schranken überhaupt nicht geschlossen, so liege darin ohne weiteres eine grobe Pflichtverletzung. Aber auch, wenn er die Schranken bei der Annäherung des Kraftwagens auf Winkzeichen der Insassen wieder geöffnet habe, gelte dasselbe. Das erhebliche Verschulden ihres Angestellten müsse sich die Beklagte als einen die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhenden Umstand zurechnen lassen.

Der gerügte Widerspruch besteht nicht. In dem ersten Teil seiner Entscheidungsgründe hat das Berufungsgericht gesagt, es sei der Schluß gerechtfertigt, daß die Schranken von W. überhaupt nicht geschlossen worden seien; selbst wenn man aber insoweit der Darstellung des W. folgen wollte, sei die Wiederöffnung der Schranken unter den festgestellten Umständen nicht zu rechtfertigen. Wenn das Berufungsgericht danach am Schluß des Urteils auf das unterlassene Schließen der Schranken und das von der Beklagten behauptete Wiederöffnen noch einmal zurückkommt, dann hat es offenbar nicht den an der früheren Stelle als gerechtfertigt bezeichneten Schluß fallengelassen und die Frage, ob das eine oder das andere richtig sei, offengelassen, sondern es hat mit der Erörterung des Falles eines Wiederöffnens der Schranken nur eine Hilfsbegründung geben wollen, nämlich die Begründung, daß, selbst wenn man in der Frage des Wiederöffnens der Darstellung des W. folgen wollte, doch in jedem Falle eine gleich grobe Pflichtverletzung des W. vorliege. Für diese Pflichtverletzung des W. läßt das Berufungsgericht die Beklagte nicht etwa wie für eigenes Verschulden haften, sondern es sagt dazu nur, daß der Beklagten dies Verschulden ihres Angestellten als ein die Betriebsgefahr der Eisen-

bahn erhöhender Umstand zuzurechnen sei. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Denn zu den gesamten Umständen des Falles, von denen der § 17 KFG. die Verpflichtung zum Schadensersatz und den Umfang des zu leistenden Ersatzes abhängig macht, gehört das Verschulden der Angestellten der Eisenbahn ebenso wie gegebenenfalls ein Verschulden eines Angestellten des Kraftfahrzeughalters, und es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats, daß gerade auch die Schwere des dem Angestellten des einen oder des anderen Teiles zur Last fallenden Verschuldens bei der Abwägung nach § 17 unter den zu berücksichtigenden Umständen mitzuberücksichtigen sind (vgl. die schon erwähnte Entscheidung RGZ. Bd. 142 S. 356/368 Schlußsatz).

Zu Unrecht bemängelt die Revision den Anspruch im Urteil, daß die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn an sich schon größer sei als die eines Kraftwagens. Das Berufungsgericht hat damit offenbar nicht eine allgemeingültige Regel aufstellen wollen, sondern nur eine Regel für Fälle der vorliegenden Art (gleichzeitiges Befahren einer Kreuzung der Fahrbahnen von Eisenbahn und Kraftwagen durch diese beiden Verkehrsmittel). Sich zu der Frage zu äußern, ob ein Kraftwagen der vorliegenden Art auf den allgemeinen Verkehrswegen für Außenstehende gefährlicher oder weniger gefährlich ist als eine Eisenbahn, hat dem Berufungsgericht offenbar ferngelegen. Die Annahme, daß in Fällen der vorliegenden Art die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn größer sei als die eines Kraftwagens, enthält keinen Rechtsfehler.

Daß das Berufungsgericht, wie die Revision meint, ein „sehr schweres" Verschulden des Wagenhalters festgestellt habe, ist nicht richtig, und die Würdigung der Schwere des Verschuldens ist Sache der tatrichterlichen Beurteilung, die in der Revisionsinstanz auf ihre Richtigkeit nicht nachgeprüft werden kann. Das Berufungsgericht sagt, es habe sich nicht feststellen lassen, ob K. oder Frau P. zur Zeit des Unfalls den Wagen gesteuert habe. Weshalb es, wie die Revision meint, davon hätte ausgehen müssen, daß Frau P. keinen Führerschein gehabt habe, ist nicht ersichtlich. Eine Verfahrensrüge ist in der Richtung nicht erhoben worden.

Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe „nicht genügend" beachtet, daß der Wagen auch beim Offenstehen der Schranken rechtzeitig genug hätte abgebremst werden müssen, um auf kürzeste Entfernung zum Halten gebracht werden zu können, so greift sie unzulässigerweise das Ermessen des Tatrichters an. Daß das Berufungsgericht wesentliche Tatumstände außer Betracht gelassen habe oder daß seine Abwägung aus Rechtsirrtum unzutreffend sei, ist nicht dargetan. In dem Genuß von Alkohol während der Fahrt hat das Berufungsgericht ein Verschulden des K. gesehen. Die Rüge, das Berufungsgericht hätte nicht erwogen, daß der Unfall trotz des Offenstehens der Schranken vermieden worden wäre, wenn K. seine Sorgfaltspflicht erfüllt hätte, ist durch nichts gerechtfertigt, da das Berufungsgericht die Nichterfüllung dieser Sorgfaltspflicht als ursächlich für den Unfall angesehen hat.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 13. Dezember 1935. Maß- und Gewichtsgesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1499.)

Vom 19. Dezember 1935. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1516.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 24. Dezember 1935. Zwölfte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1537.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 23. Dezember 1935. Vierte Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1543.)

Vom 20. Januar 1936. Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlaß der Erhöhung von Eisenbahngütertarifen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 26.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 6. Februar 1936. Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlaß der Einschränkung des Eisenbahnverkehrs mit Ostpreußen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 61.)

Vom 21. November 1935. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 843.)

Vom 16. Dezember 1935. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 856.)

Vom 17. Dezember 1935. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 857.)

Vom 11. Januar 1936. Verordnung über die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten.
(Reichsgesetzblatt II, S. 25.)

Vom 13. Januar 1936. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 26.)

Vom 18. Januar 1936. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 68.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 5. Dezember 1935, betr. Reichsbürgergesetz	1253
Vom 18. November 1935, betr. Vorläufige Vorschriften für geschweißte, vollwandige Eisenbahnbrücken	1254
Vom 28. November 1935, betr. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen	1255
Vom 3. Dezember 1935, betr. Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sowie Statistik der deutschen Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart	1255
Vom 5. Dezember 1935, betr. Vereinfachungen an den Grenzen der früheren Staatseisenbahnen	1255
Vom 5. Dezember 1935, betr. Organisation der Werkstättenbezirke	1255
Vom 7. Dezember 1935, betr. Löschung von Dienst- und Ordnungsstrafen aus Anlaß des hundertjährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahnen	1293
Vom 11. Dezember 1935, betr. Änderung der Organisation auf dem Gebiet der Eignungstechnik	1294
Vom 17. Dezember 1935, betr. Dienstkleidung	1295
Gütertarif der Reichsbahn. Ansprache des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers Frhr. v. Eltz-Rübenach auf dem Presseempfang am 3. Januar 1936	47
Die Gesellschaft „Reichsautobahnen" im Jahre 1935. Vorläufiger Jahresrückblick	50
Vom 8. Januar 1936, betr. Vorschriften über die Wartezeiten bei Verspätung der Reisezüge	65
Vom 10. Januar 1936, betr. Warnlichtanlagen für Wegübergänge	85
Vom 14. Januar 1936, betr. Vergebung von Bauleistungen	105
Vom 18. Januar 1936, betr. Dienstbezeichnungen	107
Vom 21. Januar 1936, betr. Richtlinien zu § 37 Reichsbahngesetz	107
Vom 30. Januar 1936, betr. Richtlinien für die Herstellung hängender Gerüste bei Bauausführungen	145
Vom 4. Februar 1936, betr. Neue Dampfkesselvorschrift. Dienstvorschrift 992	161
Vom 11. Februar 1936, betr. Geldpreise für nützliche Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens	161

Schweiz. Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1936.
(Bundesgesetzblatt vom 31. 12. 35. 137. Stück Nr. 530.)

Bundesgesetz, betr. Verwaltungsvorschriften für die Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsverwaltungsgesetz).
(Bundesgesetzblatt vom 31. 2. 35. 139 Stück Nr. 550.)

Bücherschau.

Besprechungen.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. (Band 1, Heft 1 Januar 1936.) Verlag für Staatswissenschaften und Geschichte G. m. b. H., Berlin-Leipzig. Bezugspreis: 20 RM pro Band je 4 Hefte, Einzelheft 6,50 RM.

Von der in unserem Heft 1 Seite 233 angekündigten Zeitschrift „Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen" ist nunmehr das erste Heft erschienen.

Die neue Zeitschrift setzt eine durch lange Jahre bewährte Tradition auf neuer, breiterer Grundlage fort. Im Jahre 1885 war der erste Band einer Zeitschrift „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte", herausgegeben von Georg Eger, erschienen, die zunächst nur deutsche Gerichtsurteile in Eisenbahnangelegenheiten vom 1. Oktober 1879 ab veröffentlichte. Mitten aus der Zeit der für das deutsche Eisenbahnwesen so wichtigen Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen stammen die ersten damals veröffentlichten Urteile. 58 Bände der Zeitschrift sind seitdem erschienen und haben so das deutsche Eisenbahnwesen und besonders auch die Entwicklung des Eisenbahnrechts (des deutschen wie des internationalen) erläuternd und anregend begleitet. Aus einer reinen Entscheidungssammlung war allmählich eine Zeitschrift entstanden, die nach mehrfachem Wechsel ihres Titels zuletzt unter dem Namen „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen" sich eine geachtete Stellung in der allgemeinen und insbesondere in der Verkehrsliteratur zu schaffen verstanden hatte.

Die neue Zeitschrift hat den Aufgabenkreis nicht unwesentlich erweitert. Verlag und Herausgeber haben sich das Ziel gesteckt, den Lesern einen Überblick über das gesamte Verkehrsrecht zu vermitteln. Der Begriff des Verkehrsrechtes wird absichtlich — und mit Recht — weit gezogen. Über das Gebiet des Verkehrsrechtes im eigentlichen Sinne — Eisenbahn-, Luft- und Straßenverkehr, See- und Binnenschiffahrt — sollen auch die verwandten Rechtsgebiete — z. B. Fragen des Straßenbaues, Wegerecht, Nachbarrecht, Enteignungsrecht, Versicherungsrecht — in die Darstellung angemessen mit einbezogen werden; auch das vielseitige Gebiet des Speditions- und Frachtrechts soll berücksichtigt werden.

Das ganze deutsche Recht befindet sich zur Zeit in einem sicherlich länger dauernden Zustand grundsätzlicher Umgestaltung. Mitten in dieser sich anbahnenden Neuschöpfung von Rechtsinhalt und Rechtsformen auf allen Gebieten widmen sich die Herausgeber der Zeitschrift der großen Aufgabe, an dem neuen, sich organisch entwickelnden deutschen Verkehrsrecht mitzuschaffen und den Stoff zu klären. Dies ihr Mühen verdient schon von vornherein Anerkennung und Dank. Das erste Heft der Zeitschrift bringt denn auch die Bestätigung dafür, daß das gesteckte Ziel erreicht werden wird.

Das Heft beweist in den Titeln seiner Abhandlungen und in der Auswahl der neuesten verkehrsrechtlichen Urteile, daß die beabsichtigte Gesamtschau über das weite Feld des Verkehrsrechtes nicht nur im Rahmen der Zeitschrift überhaupt, sondern sogar des Einzelheftes durchaus möglich ist. Dabei sind die Verfasser gleich in medias res vorgestoßen: denn an der Spitze des Heftes und zugleich als erster Aufsatz der Zeitschrift überhaupt steht ein Aufsatz des Staatssekretärs im Reichsverkehrsministerium, Gustav Koenigs, über die Kernfrage des modernen Verkehrsrechts und der Verkehrswirtschaft: „Schiene oder Straße?" Sehr treffend wird in diesem kurzen Überblick darauf hingewiesen, daß theoretische Erörterungen darüber, ob der Kraftwagen oder die Eisenbahn das bessere Verkehrsmittel ist, zum mindesten für die deutschen Verhältnisse zwecklos sind. Die Klärung dieser Frage kann eben nur — auch soweit sie die rechtliche Gestaltung betrifft — aus den unmittelbaren Bedürfnissen der Praxis heraus zu einer gerechten Lösung unter dem Gesichtspunkte des Gesamtwohles führen; und hierbei gilt, wie der Verfasser des Aufsatzes ausdrücklich betont, daß die Eisenbahnen wirtschaftlich und wehrpolitisch schlechthin unentbehrlich sind. So klingt denn dieser Aufsatz auch in der Antwort „Schiene u n d Straße" (heute gleichbedeutend mit: „Schiene u n d Kraftwagen") vermittelnd und beruhigend aus.

Dieser grundlegenden Darlegung folgen Abhandlungen aus Einzelgebieten. In einem Aufsatz über das „Kreditwesen in der Binnenschiffahrt" erörtert Ministerialrat Böhm (RVM) den interessanten Gedanken, nach dem Wegfall des gesetzlichen Vollstreckungsschutzes der Binnenschifffahrt einen vertraglichen Vollstreckungsschutz als Garantie des Kredits für beide Teile, Gläubiger und Schuldner, aufzubauen. Das Für und Wider bei der Frage: „Ausdehnung oder Einschränkung der Führerscheinfreiheit" wird von Regierungsrat von Unruh (RVM) behandelt. Der Verfasser hält in dieser Frage die Stetigkeit des Verkehrsrechts für das zur Zeit wichtigste Moment und spricht sich deshalb für Beibehaltung des jetzigen Zustandes aus. Die Zweckmäßigkeit eines neuen Postgesetzes erörtert ein Aufsatz von Oberpostrat Dr. Schuster (RPM); er stellt in großen Zügen die Richtung dar, in der das neue Post-Verkehrsrecht auszugestalten wäre. Der Verfasser wünscht von diesem neuen Verkehrsrecht eine klare Festlegung des Benutzungsrechts der Deutschen Reichspost, und zwar in der Form eines gemeinsamen Verkehrsrechts für das Post- und Fernmeldewesen.

Ein Aufsatz über den „Gelegenheitsverkehr" von Oberregierungsrat Petersen berührt dann wieder näher die Angelegenheiten der Eisen-

bahn. Wenn der Verfasser dabei einmal von dem Gedanken eines „Schutzes" der Eisenbahnen als einem der Ziele des Gesetzes spricht, so darf man als Eisenbahner — selbstverständlich jeder Empfindlichkeit fern — hierzu wohl bemerken: die Eisenbahn fühlt sich keineswegs schutzbedürftig gegen den auch von ihr als notwendig anerkannten und der Eisenbahn — jedenfalls der Reichsbahn — jetzt auch selbst schon eingegliederten Kraftwagenbetrieb. Die Grenze liegt vielmehr, wie die Durchführungsverordnung zum Kraftverkehrsgesetz es selbst ausspricht, darin, daß der Wettbewerb nicht „unbillig" sein darf. Der Verfasser erläutert das dahin, daß „ein Wettbewerb nicht die vorhandenen Verkehrsmittel in ihrem Bestand gefährden" darf. Man kann diese Erläuterung gelten lassen, wenn sie auf den Maßstab Kraftwagenlinie gegen Eisenbahn l i n i e bezogen wird. Denn zwar würde ein noch so unbilliger Wettbewerb einer einzelnen Kraftwagenlinie für sich allein den „Bestand" einer großen Eisenbahn, wie etwa der Reichsbahn, nicht gefährden. Wohl aber kann eine Verallgemeinerung solchen Wettbewerbs bei einer größeren Zahl von Autolinien eine wirkliche Gefahr für die Reichsbahn bedeuten und aus d i e s e m Grunde muß schon bei j e d e r e i n z e l n e n Linie unbilliger Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Den zweiten Teil des Heftes füllen neueste Urteile aus dem Umkreis des gesamten Verkehrsrechtes aus. Sie sind jeweils mit Anmerkungen der Herausgeber versehen, die den Einzelfall unter eingehender Darstellung der bisherigen Rechtsprechung kritisch betrachten. Auch Urteile, die die Eisenbahn betreffen, sind reichlich vertreten, wenn auch begreiflicherweise die Rechtsprechung heute gegenüber dem jungen S t r a ß e n verkehrsrecht mehr Aufgaben und mehr Betätigungsmöglichkeiten hat als bei der Eisenbahn, deren Recht bereits „abgeklärt" ist. Für die Reichsbahn ist eine Entscheidung des Kammergerichts von besonderem Interesse (S. 28): Hier wird, ohne näheres Eingehen auf die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn, klar ausgesprochen, daß es zu Grundstücksübertragungen zwischen Reich und Reichsbahn einer Auflassung ganz allgemein nicht bedarf. Daß im übrigen das Kammergericht durch den gelegentlichen Nebensatz: „Ganz abgesehen von der Frage ihrer (der Reichsbahn) Behördeneigenschaft" die Stellung der höheren Reichsbahnstellen als Behörden noch etwa als „fraglich" ansehen wollte, möchten wir — wie es auch die Bemerkung eines der Herausgeber erkennen läßt — keineswegs annehmen.

Im Rahmen der Bücherschau des Heftes wird an erster Stelle des Jubiläumswerkes der Reichsbahn zum 100jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen in anerkennender Weise gedacht. Für die unmittelbare Praxis ist sodann die Zusammenstellung über weiteres Schrifttum und über die Gesetzgebung am Schluß des Heftes von Wert. Noch einmal: Wir begrüßen das Erscheinen der neuen Zeitschrift und wünschen ihr auf ihrem nicht leichten, aber doch um des Zieles willen schönen Weg alles Gute! — Und wenn das „Archiv für Eisenbahnwesen" hier das Neuerscheinen einer Zeitschrift in einem größeren als sonst wohl üblichen Umfange besprechen zu sollen glaubte, so geschah es in dem Bewußtsein, einem Mitschaffenden auf dem Gebiete der Verkehrsforschung „kameradschaftlich die Hand zu drücken". *Kittel.*

Hoeltzel, Max, Dr. Aus der Frühzeit der Eisenbahnen. Mit einer Bibliographie. Ein Beitrag zur Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen. Julius Springer, Berlin 1935. 111 S., geh. 4 RM.

Der Verfasser, der als Listforscher schon seit langem bekannt ist, und dem die Entdeckung mancher interessanter Urkunden aus der Frühzeit der Eisenbahnen zu verdanken ist, hat als Beitrag zur Jahrhundertfeier der Deutschen Eisenbahnen das vorliegende Buch herausgegeben. Es ist hier eine für die Verkehrswissenschaft wertvolle Arbeit geleistet, indem die in der Entstehungszeit der Eisenbahnen — etwa in den Jahren 1801 bis 1850 — erschienenen Arbeiten über Eisenbahnen, soweit sie der Erwähnung wert sind, zusammengestellt sind. Dabei sind bei besonders seltenen Quellen die Bibliotheken oder Archive, in denen sie zu finden sind, angegeben, so z. B. bei einigen Schriften Friedrich Lists das Listarchiv. Soweit es sich bei dieser Sammlung um verkehrspolitische und wirtschaftliche Veröffentlichungen handelt, ist diese Zusammenstellung in ihrer umfassenden Art wohl erstmalig. Der große Umfang der hier zusammengestellten Literatur zeugt von dem großen Fleiß, den der Verfasser seiner Aufgabe gewidmet hat. Die Sammlung, der noch zwei Abhandlungen des Verfassers Vom Werden der Eisenbahn und Zur Einführung vorausgehen, wird für jeden, der sich wissenschaftlich mit der Frühzeit der Eisenbahn beschäftigt, ein wertvolles Hilfsmittel sein. *Dr. Genest.*

Craemer, P., Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes. 5. berichtigte und erweiterte Ausgabe der Länderkarten des europäischen Fernsprechnetzes. 1935. Verlag Europäischer Fernsprechdienst, Berlin-Charlottenburg. Preis 3 RM.

Als im Spätherbst 1909 an zahlreichen Stellen des Deutschen Reiches Zusammenbrüche der oberirdischen Fernmeldeleitungen durch starke Schneefälle eintraten, ahnte man noch nicht, daß dieses Ereignis den Auftakt für eine Entwicklung bilden würde, bei der die deutsche Technik zu einer führenden Rolle berufen war. Die schweren Störungen, die der Fernsprechverkehr durch die Leitungsbrüche erlitten hatte, ließen bei der Deutschen Reichspost den Entschluß reifen, in gleicher Weise, wie es bereits bei den Fernsprechanlagen in den Großstädten geschehen war, auch bei den Hauptlinien des Überlandfernsprechverkehrs die oberirdischen Leitungen durch Kabel zu ersetzen und damit den Unbilden der Witterung zu entziehen. Den Beginn dieses Unternehmens bildete der Bau des Rheinlandkabels Berlin—Hannover—Köln in den Jahren 1913 bis 1921.

Die starke Dämpfung der Sprache, die bei einem Kabel gewöhnlicher Bauart ein Gespräch auf weite Entfernung unmöglich machen würde, ist bei diesem ersten Weitfernsprechkabel Deutschlands ebenso wie bei den späteren Kabeln der gleichen Art durch Einbau von Pupinspulen überwunden worden. Nach dem Weltkriege wurde von der Deutschen Reichspost ein großzügiger Verkabelungsplan für Deutschland aufgestellt und die Ausführung unter Leitung des späteren Ministerialdirektors Dr.-Ing. e. h. Craemer durch zielbewußte wirtschaftliche Maß-

nahmen trotz des damaligen Darniederliegens der deutschen Verhältnisse so schnell gefördert, daß bereits im Jahre 1926 ein über das ganze Deutsche Reich gespanntes zusammenhängendes Kabelnetz im Betriebe war.

Die rasche Entwicklung in Deutschland gab auch den Nachbarländern den Anreiz, die Verkabelung ihrer Weitsprechleitungen in Angriff zu nehmen, wodurch sich der Plan eines europäischen Fernkabelnetzes entwickelte, bei dem das deutsche Netz die Kernzelle bildet. Daß auch in diesen Nachbarländern für die ersten Fernkabellinien führende deutsche Kabelwerke herangezogen wurden, war ein beachtlicher Erfolg für die deutsche Technik.

Das vorliegende, von dem schon genannten Begründer des deutschen Fernkabelnetzes Dr.-Ing. e. h. Craemer herausgegebene Werk, erweitert die bisher in vier Auflagen erschienenen Länderkarten des europäischen Fernsprechnetzes zu einem Atlas des Weltfernsprechnetzes. Damit ist der Tatsache Rechnung getragen, daß es in den letzten Jahren durch die Einschaltung der Überseefunkverbindungen in den Weitfernsprechdienst gelungen ist, die Kabelnetze der einzelnen Erdteile zu einem Weltfernsprechnetz zusammenzuschließen, in dem die Gespräche auf den Landstrecken im allgemeinen über den Draht laufen und auf den Küstenstationen auf den Funkweg zwecks Überbrückung der Meeresstrecken übergeleitet werden.

Der Atlas enthält zunächst einige bildstatistische Darstellungen, die u. a. die Entwicklung des deutschen Kabelnetzes veranschaulichen und Übersichten über die Fernsprechbeziehungen zwischen den einzelnen europäischen und außereuropäischen Ländern enthalten. Auf einen Plan der Funkfernsprechverbindungen folgt dann der Hauptteil des Werkes mit 46 Karten der wichtigsten Fernsprechverbindungen in den einzelnen Ländern, aus denen zu ersehen ist, wie weit die Verkabelung bisher fortgeschritten ist, und welche Rolle das deutsche Netz in dem Gesamtrahmen zu spielen berufen ist. Namentlich für denjenigen, der sich über den Rahmen seines Sonderfachs hinaus mit allgemeinen Fragen der Verkehrstechnik befaßt, wird der Atlas von großem Wert sein.

Man wird dem Herausgeber für die Sorgfalt der Bearbeitung besonders zu Dank verpflichtet sein müssen; er leistet damit auch heute noch der Weiterentwicklung seines Lebenswerkes wertvolle Dienste.

Stäckel.

Stadelmayer, Dr. jur. Franz, Bürgermeister i. R. Die öffentliche Sparkasse. Reihe B, Heft 1 der Würzburger Staatswissenschaftlichen Abhandlungen. Verlag Hans Buske, Leipzig, 1935. 120 Seiten. Preis: geh. 5,20 RM.

Diese Schrift will, wie der Verfasser selbst sagt, einen Beitrag zum Thema der wirtschaftlichen Betätigung der öffentlichen Hand liefern. Sie will die Rechtsstellung des öffentlichen Unternehmers und des öffentlichen Unternehmens am Beispiel der öffentlichen Sparkasse und des sie tragenden öffentlichen Verbandes klarmachen.

Bekanntlich sind im Jahre 1931 im Zusammenhang mit der Reform der Gemeindefinanzen alle Sparkassen, die von Gemeinden und Ge-

meindeverbänden betrieben wurden, soweit sie nicht bereits verselbständigt waren, durch Reichsgesetz in selbständige Anstalten des öffentlichen Rechts umgewandelt worden.

Die sehr wertvolle Arbeit des Verfassers befaßt sich eingehend mit grundsätzlichen Fragen des Verwaltungsrechts und im besonderen mit der Rechtsordnung der öffentlichen Unternehmungen. Damit kommt der Verfasser gerade an den Teil der Verwaltungsrechtsprobleme, die der Reichsbahn in ihrer heutigen Verfassung mit den öffentlichen Sparkassen gemeinsam sind. Infolgedessen behandelt die Arbeit verschiedentlich auch Gegenstände des Eisenbahnverwaltungsrechts, das der Verfasser in manchem als Vorbild für die Rechtsordnung der nunmehr seit 1931 allgemein selbständig gestellten Sparkassen ansieht. Für das Eisenbahnrecht wiederum ist es wertvoll und anschaulich, am Beispiel eines an ganz anderer Stelle in der Wirtschaft stehenden öffentlichen Betriebes zu erkennen, wie sich dort die Rechtsordnung der öffentlichen Unternehmung auswirkt.

Aus der Erörterung des Verfassers über die allgemeine Bedeutung des Verwaltungsrechts verdient zunächst ein Satz hervorgehoben zu werden: „Wenn man von irgendeinem Teil des Rechts sagen kann, daß er nur die Schöpfung eines bestimmten Volksgeistes sein könne, daß er nur auf Grund eindringender geschichtlicher Untersuchungen verständlich sei, so ist es das Verwaltungsrecht; die Verwaltung und das Verwaltungsrecht haben sich in Europa, historisch bedingt, grundverschieden entwickelt" (S. 6.). Mit dieser Betonung des Historischen im Verwaltungsrecht kommt der Verfasser in einen gewissen Gegensatz zu dem großen Meister der deutschen Verwaltungsrechtswissenschaft Otto Mayer. O. Mayer stellt zwar immer wieder das historisch Gewordene heraus. Weil er aber endlich System in die Verwaltungsrechtslehre gebracht hat, ist es bei ihm aus der Aufgabestellung heraus leicht zu verstehen, daß er die Bedeutung der Systematik über den Wert des Gewordenen stellt. Wenn man diese äußere und innere Veranlassung zu O. Mayers grundlegenden Schriften würdigt, wird man die teilweise scharfe Kritik des Verfassers an O. Mayers Theorien beträchtlich einschränken müssen; und man wird die Bedeutung, die diesem Klassiker der Verwaltungsrechtslehre auch noch für unsere Zeit zukommt, mit weniger Vorbehalten bejahen, als der Verfasser es tut.

Der Verfasser beschäftigt sich eingehend mit der Rechtsordnung der öffentlichen Unternehmen und öffentlichen Anstalten. Ihm ist darin rechtzugeben, daß wir uns beim öffentlichen Unternehmen auf dem Grenzgebiet zwischen Handelsrecht und Verwaltungsrecht befinden; der Verfasser nennt als ein Beispiel dafür die Deutsche Reichsbahn, deren Eigenleben sich nach öffentlichem Recht abspielt, während die Geschäfte mit ihren Kunden sich nach bürgerlichem Recht abwickeln. Daß ein Unternehmen danach strebt, Gewinn zu erzielen, schließt seine Einordnung ins öffentliche Recht, seinen öffentlichen Charakter nicht aus; es kommt nur darauf an, daß ein etwaiger Gewinn zu gemeinnützigen Zwecken verwendet wird. In diesem Sinne spricht sich auch der Verfasser (S. 35) aus. Er weist darauf hin, daß seit geraumer Zeit schon die Entwicklung dahin geht, das Unternehmen — nicht nur das öffent-

liche Unternehmen — im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft, nicht für sich allein, zu betrachten. Mit der Durchsetzung dieses Gedankens sei unvermeidlich auch eine Änderung des Ethos des Unternehmers verbunden, ein Ziel, um das gerade unsere Zeit besonders nachdrücklich ringt (S. 36). Innerhalb der großen Gruppe der öffentlichen Unternehmen unterscheiden wir mit dem Verfasser solche mit eigener Rechtspersönlichkeit (Beispiele: Deutsche Reichsbahn, die Staatsbanken) und andere, denen die eigene Rechtspersönlichkeit fehlt, die aber doch unter eigener einheitlicher Leitung als „Sondervermögen" verwaltet werden; dafür nennt der Verfasser als Beispiele die Betriebe der Gemeinden (Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke); wir möchten dabei vor allem die Deutsche Reichspost nicht vergessen.

Den in der Literatur häufig vertretenen Gegensatz zwischen den Begriffen „öffentliches Unternehmen" und „öffentliche Anstalt" (wobei diese ohne, jenes mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird) lehnt der Verfasser ab (S. 45). Er will das positive Recht der einzelnen Anstalt aus sich selbst und aus seiner historischen Entwicklung erklären. Er folgt darin O. Mayer, dessen Theorie er sonst in manchem ablehnt. Tatsächlich hat ja auch gerade O. Mayer in der Klarstellung der Rechtsordnung der öffentlichen Anstalt und der öffentlichen Unternehmung seine besonderen Verdienste.

Für eine allgemeine Einteilung der öffentlichen Anstalten und Unternehmungen stellt der Verfasser folgende Gliederung auf:

1. Anstalten, die gleichzeitig öffentliche Unternehmen betreiben (Reichsbahn, Staatsbanken),
2. Anstalten, die keine öffentlichen Unternehmen betreiben (Anstalten der Sozialversicherung),
3. Öffentliche Unternehmen, die keiner Anstalt zugehören (Unternehmen in Privatrechtsform, namentlich als Aktiengesellschaften).

Dem Verfasser ist zuzustimmen, daß echte Aktiengesellschaften keine öffentlichen Anstalten sein können, auch wenn alle Aktien in öffentlicher Hand sind. Denn sie sind bewußt der Privatrechtsordnung unterstellt und leben nach Privatrecht nicht nur zum Schein, sondern in Wirklichkeit. Anders liegt es bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Sie hat ihre eigene Rechtsordnung, bei der aus internationalen Gründen zum Teil Formen des Handelsrechts mit „eingebaut" worden sind. Die Grundzüge der Verfassung sind aber die einer rein öffentlich aufgebauten Anstalt, die dem Reich gehört.[1]

„Die Eingliederung in den staatlichen Organismus ist tatsächlich das entscheidende Merkmal der Körperschaften und Anstalten des öffent-

[1] Daß die wirtschaftliche Zugehörigkeit der Reichsbahn zum Reich unter dem Namen von „Stammaktien" des Reichs läuft, ist eine bewußt schiefe Bezeichnung, die nur gewählt wurde, weil der Dawes-Plan den Aufbau der Reichsbahn auf „Aktien" vorsah. Daß es sich in Wirklichkeit nicht um Aktien handelt, darüber läßt schon das Reichsbahngesetz trotz des Namens keinen Zweifel. Am deutlichsten zeigt sich das bei der Liquidation, bei der nach dem Reichsbahngesetz die Stammaktien nichts erhalten, dagegen der gesamte Liquidationserlös Eigentum des Reichs ist.

lichen Rechts. Die Eingliederung in das Staatsgefüge muß dergestalt sein, daß die Anstalt des öffentlichen Rechts einen Bestandteil der öffentlichen Ordnung, eine öffentliche Einrichtung, bildet." Diese Leitsätze, die der Verfasser im Anschluß an Gierke formuliert (S. 51, 61), passen auch auf die Reichsbahnverfassung. Warum der Verfasser es als „unrichtig" bezeichnet, wenn O. Mayer die öffentlichen Anstalten in solche mit öffentlich-rechtlicher und solche mit privatrechtlicher Nutzungsordnung unterscheidet (S. 52), ist nicht zu verstehen; denn der Verfasser gibt selbst zu, daß es auf den Inhalt der Satzung dafür ankommt, ob die Anstaltsnutzung nach öffentlichem oder nach Privatrecht sich abwickelt. Und er verweist an anderer Stelle selbst auf das Beispiel der Anstalten öffentlichen Rechts mit privatrechtlicher Nutzungsordnung, wie Staatsbanken und Reichsbahn. Der Verfasser spricht sich im übrigen für die Verwendung von Beamten in den öffentlichen Unternehmen mit Anstaltsverfassung aus. Er hält die Beamten bei solchen Anstalten im besonderen für erforderlich, damit die staatliche Aufsicht sich richtig auswirken kann. Wir möchten es, von der Reichsbahn aus gesehen, so ausdrücken: Wenn eine Anstalt in ihrer Verwaltung von oben bis unten mit Berufsbeamten durchsetzt ist, dann liegt darin allein schon infolge der inneren Werte des Beamtentums weitgehend die Gewähr dafür, daß der Anstaltsapparat im Sinn der Staatsordnung arbeitet. Und damit wiederum erledigt sich ein gut Teil der Aufgaben der Staatsaufsicht über die Anstalt ganz von selbst. — In bezug auf die Reichsbahn sagt der Verfasser (S. 56): „Einmal ist dieses riesige Unternehmen trotz Verwendung von Beamten nicht mehr bürokratisiert, als ein Unternehmen von dieser Größe eben notwendigerweise bürokratisiert sein muß. Und dann steht u. E. fest, daß sich die besondere Berufsauffassung des Beamten im Reichsbahnpersonal trotz der vom Dawes- und Young-Plan beeinflußten Gesetzgebung ungebrochen erhalten hat."

Bei Behandlung der Stellung der Sparkasse und ihrer Geschäfte spricht sich der Verfasser ebenso eingehend wie anerkennend über die enzyklopädische Studie über den Tarif von Dr. Spiess aus. Er stimmt Spiess in der Theorie zu, die im Tarif eine Art Auslobung sieht, eine Auslobung des Willens, entsprechend den Bedingungen des Tarifs mit jedermann zu kontrahieren. Er sagt: „Die Auffassung des Tarifs im Sinne von Spiess erhellt deutlich die ausschließlich privatwirtschaftliche Natur der Rechtsbeziehungen zwischen Tarifgeber und Tarifnehmer. Dies gilt für alle Tarife, gleichgültig, ob sie aus freiem Entschluß des Tarifgebers oder unter Tarifzwang entstanden sind. Öffentliches Recht spielt nur in den Beziehungen zwischen Tarifgeber und Träger der Tarifhoheit eine Rolle" (S. 94).

Wir haben die Schrift Stadelmayers trotz ihres verhältnismäßig nicht großen Umfanges (120 Seiten) hier eingehend besprochen, weil sie 1. eine ausgezeichnete Übersicht über die einschlägigen Lehren des Verwaltungsrechts unter eigener, verständiger Stellungnahme des Verfassers gibt, und weil sie 2. besonders auch die Teile der Lehre von Anstalt und öffentlichem Unternehmen herausstellt, die für unsere heutige deutsche Eisenbahnverfassung von Bedeutung sind. *Kittel.*

Burgemeister, Dr. Heinz. Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland. 93 Seiten. Ferdinand Enke Verlag, Stuttgart-W., Hasenbergsteige 3. Preis 2,80 RM.

Die Abhandlung, wohl eine Dissertations- oder Seminararbeit, ist abgeschlossen im Frühjahr 1935. Trotz Berücksichtigung der bis dahin vorliegenden Gesetzesentwürfe ist sie somit inzwischen durch die Gesetzgebung überholt. Für die an sich gute Arbeit ist das bedauerlich. Der Verfasser hat mit gründlichem Eindringen in das gesamte Schrifttum eine knappe, aber vollständige Übersicht über die rechtliche Entwicklung der Güterbeförderung für Eisenbahn und Kraftwagen gegeben, dabei auch kurz die volks- und privatwirtschaftlichen Grundlagen der rechtlichen Gestaltung gestreift. Lobenswert ist die Klarheit im Aufbau und im sprachlichen Ausdruck, wodurch der spröde Stoff anschaulich dargestellt wird. Gegen manche Einzelheiten ließen sich Einwände vorbringen, jedoch auch nur noch vom historisch-theoretischen Standpunkt aus. Eine Beurteilung der augenblicklichen und künftigen Probleme kann die Schrift natürlich nicht bieten. Wer aber in Zukunft noch eine klare Zusammenfassung der vergangenen Rechtsentwicklung auf diesem Gebiete braucht, wird sie hier mit gutem Nutzen finden. *Dr. Eisele.*

Spethmann, Dr. Hans, in Essen, Privatdozent an der Universität Köln. Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien. Mit 12 Textkarten und 29 Abbildungen auf 19 Tafeln. Verlag Gerhard Stalling, Oldenburg i. O., 1935. Preis geh. 3 RM.

In der Nachkriegszeit, besonders aber in den letzten Jahren haben unsere westlichen Nachbarn einen Ausbau ihrer Wasserwege vorgenommen, der für Jahrzehnte die Grundlage einer ansehnlichen Binnenschiffahrt bilden wird. Auch im deutschen Wirtschaftsleben, am Rhein, an der Ems und Weser, werden sich die Rückwirkungen dieser großzügigen Kanalpolitik bemerkbar machen.

In der obengenannten Schrift hat der Verfasser es sich zur Aufgabe gestellt, die großen Veränderungen im Netz der Kanäle und dem ganzen Aufbau der Binnenschiffahrtswege in Holland und Belgien aufzuzeichnen. Um persönliche Eindrücke dabei verwerten zu können, hat er seit 1926 planmäßig Reisen in diesen Ländern unternommen. Er behandelt zunächst die Voraussetzungen für den Ausbau dieser Wasserstraßen. Schon früh stellte sich das Bedürfnis heraus, das Mündungsgebiet des Rheins, der Maas und der Schelde miteinander zu verbinden, da die drei Flußläufe fast ein einziges Mündungsdelta bilden. Aber nicht allein freier Wille gab den Anlaß zu den vielen Bauten, sondern auch die Not, das Land gegen das Meer zu verteidigen. Neben dem Aufschwung der Industrie in Deutschland und Belgien haben nicht zuletzt auch politische Faktoren für den Ausbau der Wasserwege den

Ausschlag gegeben. Man braucht nur in Erinnerung zu rufen, daß Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam bis 1830 noch einer einheitlichen Staatsgewalt unterstanden. Heute stehen Antwerpen und die beiden holländischen Häfen in scharfem Wettbewerb miteinander.

In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Stromverbesserungen und Kanalbauten der letzten Jahre behandelt. Der Julianakanal ist hier von besonderer Bedeutung, hat er doch die Erschließung des Limburger Industriegebiets zum Ziele. Die Entwicklung des dortigen Kohlengebietes, in dem 1911 erst 1,4 Mill. t Steinkohlen, 1934 aber bereits 12,3 Mill. t gefördert wurden, wird einen weiteren Auftrieb erfahren, nachdem am 16. September 1935 das letzte Stück dem Verkehr übergeben wurde. Die kanalisierte Maas, die Kanäle im Twentheland werden in den folgenden Abschnitten behandelt. Hier ist erwähnenswert, daß man in der Art von Stichbahnen Stichkanäle baut, um Nachbarstädte an das Kanalsystem anzuschließen. Der Amsterdam-Rheinkanal läßt Amsterdam an dem Aufschwung teilnehmen, den der Ausbau der Maas und der neue Kanal des Twenthelandes sonst nur den Häfen von Dordrecht und namentlich Rotterdam gebracht hätte. Dieser Kanal ist übrigens der größte Binnenkanal Europas und für Schiffe von 4000 t hergerichtet.

Nachdem der Verfasser die großen Kanalbauten auf holländischem Boden geschildert hat, widmet er sich dem Studium der belgischen Kanalbauten, zunächst den Verbindungen von der Schelde zur Maas und dann dem Albertkanal, der mit besonderer Beschleunigung gebaut wird und 2000-t-Schiffe mit 5 m Tiefgang auf dem Abschnitt von Lüttich bis Antwerpen aufnehmen soll. Bei dem Albertkanal ist noch hervorzuheben, daß er als Deckung der belgischen Nordostgrenze von hervorragendem militärischem Wert ist. Im Gegensatz zum Verfasser halte ich diesen Zweck in seinem oberen Teil sogar für den Hauptzweck.

In dem letzten Kapitel faßt der Herausgeber die Auswirkungen der Kanalbauten zusammen, zunächst auf Holland und Belgien, kommt dann aber zu dem Ergebnis, daß ihre Bedeutung weit über die Räume der beiden Staaten hinausgeht. Da sie sich im Mündungsland von Schelde, Maas und Rhein vollziehen, betreffen sie das ganze Rheintal und alle daran gelegenen Länder. Vom Ruhrgebiet wird man bald Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen auf gänzlich umgestalteten Wasserarmen des Rheindeltas mit Fahrzeugen von 3000 t bis sogar 4000 t erreichen.

Nach Ansicht des Verfassers können wir Deutsche als wertvolle Anregung aus diesen Bauten entnehmen, unser Kanalnetz in seinen Linien auszugestalten und in dem vorhandenen die Abmessungen zu erweitern. Ich kann dies nicht für notwendig erachten. Man kann nicht die durch die Natur besonders gelagerten Verhältnisse Hollands und Belgiens auf Deutschland übertragen. Denn die Eisenbahn spielt

namentlich in Holland im Gegensatz zu Deutschland im Güterverkehr eine untergeordnete Rolle. Nur 20 % des Güterverkehrs liegen in Holland auf der Eisenbahn. Wohl aber wird man dem Verfasser darin beistimmen können, daß man aufmerksam die Entwicklung unserer westlichen Nachbarländer verfolgen muß. Denn seit Eröffnung des Julianakanals und beendetem Ausbau des Hafens Born hat eine lebhafte Werbetätigkeit holländischer Schiffahrtsgesellschaften und Speditionshäuser in den nahegelegenen deutschen Orten eingesetzt, wie, um nur ein Beispiel zu nennen, in dem 16 km von Born entfernt liegenden Gillrath. Born besitzt hochmoderne Umschlaganlagen und ist mit dem Kraftwagen leicht zu erreichen. Die nach deutschen Seehäfen von den holländischen Schiffern verlangten Frachtsätze liegen weit unter den Eisenbahnfrachten.

Dieses eine Beispiel möge genügen, um zu zeigen, wie wertvoll es ist, daß die Aufmerksamkeit der deutschen Kreise auf das, was sich jenseits der Grenzen abspielt, gelenkt wird. Das Buch enthält, wie aus dieser Übersicht hervorgehen dürfte, eine Fülle von Gedanken und Anregungen. Es bildet eine wertvolle Ergänzung zu dem in der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen erschienenen Aufsatze Dr. Overmanns „Neue Binnenschiffahrtswege in Holland und Belgien" (Jahrg. 1935 S. 921 ff.). *Paszkowski.*

Pollaczek, Dr., Gustav. Grundzüge des Französischen Eisenbahnfrachtrechts. Verlag Allgemeiner Tarifanzeiger A. Freud, Wien I, 1935. 111 Seiten. Preis: 12.— Schillinge.

Der bekannte Wiener Verlag legt ein für die Praxis zweifellos recht verdienstliches kleines Lehrbuch über das französische Eisenbahnfrachtrecht vor. Wir wählen ausdrücklich die Bezeichnung „Lehrbuch"; denn es handelt sich um eine an sich mit wissenschaftlicher Korrektheit geschriebene, andererseits aber in der Behandlung von Literatur und vor allem Judikatur doch hinter handbuchartiger Behandlung weit zurückbleibende Darstellung. Man betrachte z. B. die Behandlung der cahier des charges, deren juristische Natur, soweit sie für das Eisenbahnfrachtrecht, d. h. für die zivilrechtliche Konstituierung des Verhältnisses zwischen den Transportvertragsparteien, von Bedeutung ist, in dem Mutterlande der Lehre von den „drei Gewalten" außerordentlich zweifelhaft ist. Die bekanntlich auch in der deutschen Literatur äußerst umstrittene Frage, wie die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Tarifrecht verlaufen, fällt bei der von Pollaczek gewählten Stoffökonomie vollkommen aus. Immerhin wird auch für den Wissenschaftler, der aus konkreter wissenschaftlicher Arbeit heraus nur schnell einen unterrichtenden Seitenblick auf die französische positive Rechtsgestaltung werfen will, die Arbeit unter Umständen eines gewissen Wertes nicht entbehren. *Dr. W. Spiess.*

Broch, Just. Norges første Statsbaner. J. W. Cappelens forlag, Oslo 1935. 152 S.

„Norwegens erste Staatsbahnen" ist der Titel der neuesten Schrift des norwegischen Eisenbahnschriftstellers und früheren Distriktschefs bei der Norwegischen Staatsbahn Just Broch.

Es wird in diesem Buch die Geschichte der Norwegischen Staatsbahn von ihren ersten Anfängen bis zu dem Eisenbahnbauplan von 1869 und seiner Durchführung behandelt. Der führenden Köpfe des Eisenbahnwesens in jener Zeit wird dabei besonders gedacht.

Spät erst ergriff der Staat in Norwegen die Initiative in der Gestaltung des Eisenbahnwesens. Die erste Bahn Norwegens, die von Oslo nach Eidsvold führte, 1851 beschlossen und 1854 eröffnet, ist englischem Unternehmungsgeist zu verdanken und als Privatbahn gebaut. Erst nach Eröffnung dieser Bahn erwachte in Norwegen der Eisenbahngedanke. Bei der Armut Norwegens konnte man nicht mit weiterem Bau von Privatbahnen rechnen. Denn das private Kapital sucht nur gewinnbringende Betätigung, die in Norwegen schwer zu finden war. Man tat auch alles, was private Unternehmungslust lähmen mußte, vertrat man doch in der Öffentlichkeit allenthalben die Auffassung, daß sich der Eisenbahnbetrieb für Norwegen nicht lohnen würde und man daher nur sehr bescheidene Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahn stellen dürfe. So mußte der Staat eingreifen, der allerdings auch noch zögernd vorging und eine Beteiligung der Gemeinden zur Bedingung machte. Die ersten Bahnen wurden so als Staatsbahnaktiengesellschaften gebaut, bei denen die Aktien in der Hand des Staates und der Gemeinden im Verhältnis zu ihrer Beteiligung am Anlagekapital lagen.

Das erstemal befaßte sich der norwegische Storting im Juli 1857 mit dem Bau von Staatsbahnen. Die damalige Vorlage umfaßte ein Netz von 200 km und erforderte einen Kostenaufwand von 12 Millionen Kronen. Der Bau folgender Linien wurde beschlossen: Lilleström—Kongsvinger, Trondheim—Stören und Hamar—Grundset. Nur die Bahn Lilleström—Kongsvinger wurde wegen ihrer später zu erwartenden Verlängerung nach der schwedischen Grenze und des Anschlusses an das schwedische Netz normalspurig ausgebaut.

Sonst hatte in Norwegen das Schmalspursystem den Sieg davongetragen. Ein eifriger Verfechter war Pihl. Broch; er ist, wie aus seinem Buche hervorgeht, kein Anhänger des Schmalspurgedankens. Er tritt aber doch bis zu einem gewissen Grade als Verteidiger auf, wenn er ausführt, daß „die Schmalspur den verhältnismäßig großen Eisenbahnbau ermöglichte, den Norwegen von 1857 bis in die 80er Jahre erlebte". Ich kann diese Ansicht nicht teilen. Es hat den damaligen Befürwortern der Schmalspur der Weitblick gefehlt und die Norwegische Staatsbahn hat den damaligen Fehler vielfach noch heute zu büßen. Denn erst 1940 wird der Umbau der letzten noch wichtigen Schmalspurbahnen zur

Normalspur beendet sein. Die Entwicklung wäre bestimmt nicht an der Normalspur damals gescheitert.

Es würde in dem Rahmen dieser kurzen Besprechung zu weit führen, wenn ich auf die einzelnen Kapitel des Buches eingehen wollte. Broch schildert im einzelnen den Bau der genehmigten Bahnen. Im Jahre 1863 wurde der Bau weiterer Bahnen beschlossen: Verlängerung der Strecke Lilleström—Kongsvinger bis zur schwedischen Grenze, Drammen—Vikersund und Drammen—Randsfjord mit der Abzweigung nach Hönefoss und Heen. In den folgenden Jahren konnte man sich zu weiteren Beschlüssen nicht durchringen. Erst im Jahre 1869 wurde ein neuer Eisenbahnbauplan vorgelegt. Es handelte sich um ein Netz von 500 km, dessen Bau 20 Mio. Kr. kosten und von denen der Staat 15,5 Mio. Kronen tragen sollte: die Verbindung von Grundset nach Stören, die eine durchgehende Verbindung Oslo—Trondheim ermöglichte, zwei Nebenbahnen zur Randsfjordbahn und die Strecke Oslo—Drammen. Die Bahnen sollten 1875 fertiggestellt sein.

Mit diesen Bahnen war das Eisenbahnnetz im Süden Norwegens zunächst abgeschlossen und damit auch die erste Epoche der Staatsbahnzeit. Im ganzen waren bis dahin 420 km für etwa 25 Mio. Kr. gebaut, davon 300 km schmalspurig. Mit den Worten „Das erste Zeitalter in der Geschichte der norwegischen Staatsbahnen stand entschieden im Zeichen der Schmalspur" schließt der Verfasser seinen Überblick über die erste Staatsbahnepoche.

Auch das neue Werk Brochs reiht sich würdig an die früheren an. Es bedarf keiner besonderen Empfehlung. Die sachliche Betrachtungsweise des Verfassers kommt in dieser neuen Schrift vielleicht noch stärker zur Geltung. Der Verfasser unterläßt es, sehr zum Vorteil der Abhandlung, auf Einzelheiten einzugehen. Es kommt ihm vor allem darauf an, die großen Linien der norwegischen Eisenbahnpolitik aufzuzeichnen. Das ist ihm auch voll gelungen. Das Buch bedeutet eine erfreuliche Bereicherung der nordischen Eisenbahnliteratur.

Dr. Paszkowski.

Der Große Brockhaus. Handbuch des Wissens in 20 Bänden. 15. völlig neubearbeitete Auflage von Brockhaus-Konversationslexikon. Ergänzungsband A—Z. F. A. Brockhaus. Leipzig 1935.

Der erste Band des Großen Brockhaus war im Jahre 1928 erschienen. Die seitdem verstrichenen 7 Jahre haben auf vielen Gebieten so große Umwälzungen, Fortschritte und Änderungen gebracht, daß zum Abschluß des großen Werkes die Herausgabe eines Ergänzungsbandes unbedingtes Erfordernis war. Die Zeit des Erscheinens dieses Bandes, der nun den vorläufigen Abschluß auf längere Zeit bilden soll, ist insofern besonders günstig, als jetzt auf dem Gebiet, das in den letzten

Jahren wohl die größten und grundlegendsten Veränderungen erfahren hat, nämlich der Politik und Gestaltung des Deutschen Reichs, ein gewisser Abschluß erreicht ist. So zeigt denn auch die Durchsicht des Ergänzungsbandes, daß diesem Thema die verhältnismäßig meisten und größten Abhandlungen gewidmet sind. Ein 34 Seiten langer Artikel behandelt das Deutsche Reich unter ganz besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der letzten Jahre. Unter zahlreichen Stichworten, z. B. Abrüstung, Arbeitsbeschaffung, Arbeitsdienst, Arierparagraph, Deutsche Arbeitsfront, Nationalsozialismus, Luftschutz, Wehrmacht, finden sich weitere Abhandlungen, aus denen man sich über die politische Entwicklung Deutschlands in den letzten Jahren unterrichten kann. Den führenden Männern in Regierung und Partei sind Artikel gewidmet, denen oft auch ein Bild beigegeben ist. Über Einzelgebiete der Neugestaltung im Dritten Reich kann sich der Leser in weiteren Artikeln, wie z. B. unter Reichserbhofgesetz, Strafprozeßrecht, Strafrecht unterrichten. So ist für viele Fragen, die mit der nationalen Revolution und dem Dritten Reich zusammenhängen, und die in den früheren Bänden noch nicht behandelt werden konnten, die Ergänzung bis auf die letzte Zeit durchgeführt.

Aber auch auf allen anderen Gebieten sind die wesentlichsten Änderungen und Neuerungen berücksichtigt; so die neuesten Forschungsergebnisse auf dem Gebiet der Medizin und der Naturwissenschaften und die neuesten Leistungen in Kunst und Wissenschaft. Auch aus dem uns besonders naheliegenden Gebiet des Verkehrs, insbesondere der Eisenbahnen, sind die wesentlichsten neuen Ereignisse behandelt. Die einschneidenden Änderungen in der Betriebsorganisation der Reichsbahn — die Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern, Aufhebung der Reichsbahndirektion Oldenburg, Rückgliederung der Saarbahnen — sind erwähnt. Eine besondere Abhandlung ist den in den früheren Bänden noch nicht behandelten Reichsautobahnen gewidmet. Weitere Angaben aus dem Verkehrsgebiet finden sich z. B. unter Eisenbahnrecht, Fleiverkehr, Lokomotiven und Verkehr. Zu beachten ist auch die recht gute Karte der Fernverkehrsstraßen in Mitteleuropa, aus der neben den Eisenbahnstrecken auch die fertigen und geplanten Reichsautobahnstrecken zu ersehen sind. Zahlreiche gut ausgeführte Karten und schöne Bildtafeln schmücken auch diesen Ergänzungsband. Den Schluß bilden nach Sachgebieten geordnete Verzeichnisse der Bildtafeln und Karten für sämtliche 21 Bände. Mit diesem Ergänzungsband, der sich in Inhalt und Ausstattung seinen Vorgängern würdig anreiht, ist das große Nachschlagewerk auf den Stand der heutigen Zeit gebracht, so daß es mit Recht als Gegenwartslexikon bezeichnet werden kann. *Dr. Genest.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

v. Eheberg-Boesler, Dr. Grundriß der Finanzwissenschaft. Verlag A. Deichert, Leipzig C 1, Königstr. 17. Preis geh. 6 RM, geb. 7,50 RM.

Kommerell, Dr.-Ing., Direktor bei der Reichsbahn. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. Vierte neubearbeitete und erweiterte Auflage. II. Teil: Vollwandige Eisenbahnbrücken. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Preis geh. 5 RM.

Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr (Sonderheft 38 des Instituts für Konjunkturforschung). 76 Seiten. Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg. Preis kartoniert 9,50 RM.

Stahlbau-Kalender 1936. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Preis 4,50 RM.

Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas. 51. Auflage. Verlag Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin W 9, Köthener Str. 28/29.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

54. Jahrg. Nr. 51/52 bis 55. Jahrg. Nr. 7. Vom 21. Dezember 1935 bis 15. Februar 1936.

(51/52:) 1935—1936. — Die neuen rumänischen Auslobungen. — (1:) Die Tariferhöhung in Italien. — (2:) Teilweise Erhöhung der deutschen Gütertarife. — (3:) Die Erhöhung der deutschen Gütertarife. — (4:) Das Schlagwort: „Weniger Ausnahmetarife." — (5:) Valutazuschlag und Tarifwahl. — (6:) Ausschaltung des Wettbewerbes Ö. B. B. — CSD im deutsch-ungarischen und deutsch-jugoslawischen Verkehr. — (7:) Kontrollvorschriften. — Nachzahlungsforderungen der Bahn. — Verjährungsfragen.

Annales des travaux publics de Belgique. Brüssel.

88. Jahrg. Band 36. Nr. 6. Dezember 1935.

Le centenaire des chemins de fer allemands.

Die Bautechnik. Berlin.

14. Jahrg. Heft 1—8. Vom 3. Januar bis 14. Februar 1936.

(1—7:) Der Brückenbau und der Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1935. — (1—4:) Der Übergang der Reichsautobahn

Stuttgart—Ulm über das Neckartal bei Unterboihingen. — (6:) Die Elbbrücke der Reichsautobahn bei Dresden. — (7:) Zur Frage der Knicksicherheit eines Bogens. — (8:) Verschiebung einer 2000 t schweren zweigleisigen Eisenbahnbrücke bei Stettin.

Braunkohle. Halle/S.

35. Jahrg. Heft 4. Vom 25. Januar 1936.

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

6. Jahrg. Nr. 62 bis 7. Jahrg. Nr. 67. Vom August 1935 bis Januar 1936.

(62:) Die Sanierung des schweizerischen Eisenbahnwesens und die Privatbahnen. — Elektrifizierung der Schweizerischen Südostbahn. — Neuerung im internationalen Schnellzugsverkehr. — (63:) Schnelltriebwagen Berlin—Köln. — Leichtmetall im Fahrzeugbau. — Postämter auf Bahnhöfen. — Zum Problem Kraftwagen contra Eisenbahn. — 100 Jahre deutsche Eisenbahnen. — (63—64:) Die Säntis-Schwebebahn. (64—65:) Die Notlage der waadtländischen Privatbahnen. — (64:) Neuerungen im englischen Eisenbahnverkehr. — Fahrplanreform. — Die Eisenbahnen Abessiniens. — (65:) Pensionskasse Schweizerischer Elektrizitätswerke (P. K. E.). — Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1934. — Österreichische Leichttriebwagen. — Auto statt Bahnbetrieb. — Beschleunigung des Güterverkehrs auf der Deutschen Reichsbahn. — (66:) Bahn, Auto und Benzinzoll. — Eine neue Gefährdung des schweizerischen Durchgangsverkehrs. — Schiene und Straße im Elsaß. — Von den jugoslawischen Kleinbahnen. — Die Doppelaufenthalte der Nordsüdschnellzüge in Basel BB und SBB ein Durchgang im internationalen Durchgangsverkehr. — Visp-Zermatt-Bahn. — Weißensteinbahn. — Die niederländischen Eisenbahnen 1933/34. — (67:) Eine neue Gefährdung des schweizerischen Durchgangsverkehrs. — Sicherung der Niveauübergänge in Deutschland. — Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Schweden. — Totgeborene Eisenbahnprojekte. — Hohe Fahrgeschwindigkeiten deutscher Schnellzüge. — Von den bulgarischen Staatsbahnen.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 197 bis 198. November bis Dezember 1935.

(197:) Wirtschaftliche und rechtliche Bedeutung des Eisenbahnbeförderungsvertrages. — Staatsaufsicht bei der Landbeförderung: Zentrale und provinziale Leitung. — Übergang von Zügen. — Kraftwagenverkehr: Staatliche Provinzialaufsicht. — Eisenbahngeschichte: Aus den ersten Jahren der Eisenbahnen. — Die Eisenbahnerwaisenschule. — (198:) Bestandteile des Eisenbahnbeförderungsvertrages: Begriff des Empfängers. — Vinzent W. Querol, Dichter und Eisenbahner. — Verteidigung der Eisenbahninteressen.

Chronique des transports. Paris.

14. Jahrg. Nr. 24 bis 15. Jahrg. Nr. 3. Vom 25. Dezember 1935 bis 10. Februar 1936.

(24:) L'assemblée générale de l'Association des actionnaires et obligataires des chemins de fer Français. — La situation de la Compagnie Générale Transatlantique. — (1:) Le tarif réduit de transport des vins. — Bilan de fin d'année. — Le budget de 1936 et les transports. — (2:) La coordination du rail et de la route. — (3:) Tarifs de transports et prix de la vie. — Le déclin de notre marine marchande.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin.

41. Jahrg. Heft 3. Vom 1. Februar 1936.

Zur Anwendung der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung in der Praxis.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

33. Jahrg. Nr. 1 bis 8. Vom 2. Januar bis 13. Februar 1936.

(1:) Das Energiewirtschaftsgesetz und die industrielle Energieversorgung. — (2:) Die Gütertariferhöhung der Reichsbahn. — (8:) Der Aufstieg des Kraftwagens.

Der Deutsche Volkswirt. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 14 bis 20. Vom 3. Januar bis 14. Februar 1936.

(14:) Reichsbahn vor neuen Entscheidungen. — (17:) Bahntarife und Preise. — (18:) Folgen der Bahntariferhöhung. — (19:) Erschwerung des deutsch-polnischen Transitverkehrs. — (20:) Reichsbahn, Ruhrkohlen, Dieselmotor.

Eesti Raudtee. Tallinn.

14. Jahrg. Nr. 6 bis 15. Jahrg. Nr. 1. Vom 31. Dezember 1935 bis 15. Februar 1936.

Einiges von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken. — 100 Jahre deutsche Eisenbahnen und die Festjahrausstellung „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen" in Nürnberg. — (1:) Zur Jahreswende. — Einiges über die Ausbildung des Eisenbahn-Personals. — Rückblick auf das Jahr 1935.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

54. Jahrg. Heft 4. Vom 26. Januar 1936.

Zur Geschichte der Elektrizitätswirtschaft in Italien. — Die Elektrisierung der Strecke Antwerpen—Brüssel.

Engineering. London.

Band 140. Nr. 3648 bis 3657. Vom 13. Dezember 1935 bis 14. Februar 1936.

(3648:) The public works, roads and transport exhibition. — (3649:) London Midland and Scottish Railway research laboratory at Derby. — (3651:) The electrification of the Glasgow subway. — 2-8-2 type metre-gauge locomotive for Brazil. — (3650:) Express Railway services in Switzerland. — (3653:) Automatic Railway level-crossing barrier. — (3654:) French locomotive blast pipes. — (3654 u. 3655:) French Railway runs in 1935.

Engineering News Record. New York.

Band 115. Nr. 23 bis Band 116. Nr. 4. Vom 5. Dezember 1935 bis 23. Januar 1936.

(23:) Lifting Railway spans by guy derrick. — (25:) Non-stop express highway for St. Louis. — (4:) Bridge railings removable in case of floods.

E. T. Z. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

56. Jahrg. Heft 51. Vom 19. Dezember 1935.

Die Untergrundbahn in Tokio.

Ferrocarriles y Travias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Heft 57 bis 59. November 1935 bis Januar 1936.

(57:) Zeitfragen zur Beförderung über Land. — Ist die Zeit für den Fortfall der 2. Wagenklasse gekommen? — Die französisch-spanisch-portugiesische Verkehrskonferenz in Paris. — Der erste Personenverkehr, der gänzlich auf Dieseltriebwagen umgestellt ist. — Die Herstellung von Gasoline und Dieselölen in England. — Der englische Expreßzug „Silver Jubilee". — Wirtschaftlicher und finanzieller Überblick über den französischen Triebwagenverkehr. — Die Weltkrisis und die Eisenbahnen. — Die Aufhebung des Erlasses über die Kraftverkehrsregelung. — (58:) Die Staatsbürgerschaft für Eisenbahnemissionen. — Die Verbindungsbahnen in Madrid. — Eisenbahnwerbung. — Stromrückgewinnung auf der Strecke. — Forderungen der Eisenbahnen. — Der Gesetzesentwurf für die Eisenbahnordnung. — Neue Form der Eisenbahnwagen (Behälterverkehr). — Die Anarchie im Kraftwagenverkehr. — (59:) Die Nationale Verkehrsversammlung. — „Hiawatha", die neue Dampflokomotive der American Locomotive Company. — Bauvorhaben der großen Eisenbahngesellschaften zur Verbesserung und Erweiterung ihrer Anlagen. — Das Eisenbahnproblem hinsichtlich der Konstruktion. — Grundlagen zur Lösung des Eisenbahnproblems.

Le génie civil. Paris.

Band 108. Nr. 1 bis 7. Vom 4. Januar bis 15. Februar 1936.

(1:) Transports de marchandises „de porte à porte" au moyen de remorques automobiles placées sur des wagons plats. — (6:) Les fondations sur pieux à vis en béton armé. — (7:) Le téléférique du Mont Revard, près d'Aix-les-Bains (Savoie).

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

5. Jahrg. Nr. 1/2. Januar/Februar 1936.

Bemerkungen über die Gestaltungsgrundlagen von Schienenmotorwagen mit elektrischer Kraftübertragung.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 117. Heft 12 bis Band. 118. Heft 4. Vom 15. Dezember bis 15. Februar 1936.

(12:) Die Schwingungsmeßeinrichtung der Lokomotivversuchsabteilung Grunewald. — (1:) Deutsche maschinentechnische Gesellschaft. Beuth-Aufgabe 1936. — Schnellreisenwagen für den Personendienst der Reichsautobahnen. — Ansprache des Vorsitzenden bei der Hauptversammlung der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft am 3. 12. 35. — Beurteilung der drei Lösungen der Beuth-Aufgabe 1935. — (2:) Amerikanische Bahnen unter Sandstürmen. — Nomographische Lösung fahrmechanischer und energietechnischer Aufgaben. — (3:) Philosophisches und Technisches. — Krümmungswiderstand von steifachsigen Gleisfahrzeugen mit zwei Achsen. — (4:) Heimstoffwirtschaft im deutschen Lokomotivbau unter besonderer Berücksichtigung der Lagerfrage.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

16. Jahrg. Heft 1/2. Vom 1. Januar 1936.

Zum Entwurf einer Bau-Vergebungsordnung.

The journal of the institute of transport. London.

Band 17. Nr. 3 bis 4. Vom Januar bis Februar 1936.

(3:) Railway service to traveller and trader. — The development of town and country road passenger services. — (4:) The mechanisation of railway goods depots. — Modern methods of permanent way maintenance. — Transport in the Dominions.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

65. Jahrg. Heft 2 bis 7. Vom 11. Januar bis 15. Februar 1936.

(2:) Nichtige Jagdverträge. — Erfahrungen aus dem Reichsjagdrecht. — (7:) Drei Jahre nationalsozialistische Straßenverkehrsregelung. —

Die Entwicklung des Vorfahrtrechts nach der Reichsstraßenverkehrsordnung in Gesetzgebung und Rechtsprechung. — Neues Vertrauen der Verkehrsteilnehmer auf das verkehrsmäßige Verhalten der anderen. — Gefälligkeitsfahrt! — Reichsautobahnen und Reichsstraßenbau.

Die Lokomotive. Wien.

32. Jahrg. Heft 12 bis 33. Jahrg. Heft 1. Vom Dezember 1935 bis Januar 1936.

(12:) Die schwerste Schnellzugslokomotive der Welt. — 2 D 2-Heißdampf-Lokomotive der Northern Pacific-Eisenbahn. — 2 C 1 4 Zyl.-Heißdampf-Schnellzugslokomotive der Nat. Belg. Eisenbahn-Ges. — Verbesserungen im französischen Schnellzugverkehr. — Altösterreichische Nebenbahn-Tenderlokomotive. — Neue Versuche mit Dampfschnellzugslokomotiven insbesondere der Stromlinienform. — Thüringische Meterspur-Lokomotiven. — Verbesserungen im amerikanischen Überlandverkehr durch Triebwagen. — 12 Jahre türkische Staatsbahnen. — Am 7. Dezember 100 Jahre Ludwigs-Eisenbahn 1835—1935. — (1:) Die Pacific-Schnellzuglokomotiven der Delaware a. Hudson Co. 1914—1934. — Die neueren Lokomotiven der London Midland und schottischen Eisenbahnen. — 1 C 1 Mitteldruck-Verbund-Personenzuglokomotive, Reihe 24, der Deutschen Reichsbahn. — Stromlinien-Schnellzug der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Österreichisch-deutsche Lokomotiven.

Manchurian Economic Review. Harbin.

3. Jahrg. Nr. 3. Februar 1936.

The Mongolian question. — German-Manchurian trade relations.

Meddelelser fra Norges Statsbaner (Mitteilungen der Norwegischen Staatsbahn). Oslo.

10. Jahrg. Nr. 6. Vom November bis Dezember 1935.

Bericht der Norwegischen Staatsbahn über Bahnbewachung und -unterhaltung und das Sicherungswesen für die Zeit vom 1. Juli 1934 bis 30. Juni 1935. — Skandinavische Eisenbahnchemikerversammlung in Oslo 23. bis 24. August 1935.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band VII. Nr. 1 bis 2. Vom Januar bis Februar 1936.

Der „Silver Jubilee"-Zug der London and North Eastern Railway. — Vergleichende Studie über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. — Eine moderne Federn-Werkstatt. — Einrichtung zur Wiederholung und Aufzeichnung der Streckensignale auf dem Führerstand der Lokomotiven und Triebwagen. — Spannungsverteilung in Aluminium-Kuppel-

stangen. — (2:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Die Fortschritte in der Ausströmung der Lokomotiven. — Über die Zuggeschwindigkeit. — Statistiken der im Laufe der Jahre 1933/34 vorgekommenen Schienenbrüche.

Nordisk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeitschrift). Stockholm.

61. Jahrg. 1935 Nr. 9 bis 12. Vom September bis Dezember 1935.

(9:) Kurven auf Strecken mit großen Geschwindigkeiten. — Gleisauswechslung auf Strecken mit großen Fahrgeschwindigkeiten. — Bodenuntersuchungen an der Kongsvingerbahn. — Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in Deutschland. — (10:) Neuer Personentarif bei der Norwegischen Staatsbahn.. — Die südspanischen Privatbahnen und die Zuckerindustrie. — Einige Betrachtungen aus Anlaß des neuen Bahnhofsgebäudes in Falköping. — Fertigstellung der norwegischen Südlandsbahn bis Arendal. — (10—11:) Verbesserungen des Güterzugfahrplanes der Schwedischen Staatsbahn im Zusammenhang mit den Elektrisierungen. — (11:) Über die Stellung der Luftverkehrsfrage in Norwegen. — Der Verkehrsausgleich zwischen Landstraße und Schiene in Frankreich. — (12:) Umfang der eigenen Anfertigung bei der Finnischen Staatsbahn. — Neueres rollendes Material bei der Norwegischen Staatsbahn. — Das hundertjährige Bestehen der deutschen Eisenbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

90. Jahrg. Heft 24 bis 91. Jahrg. Heft 4. Vom 15. Dezember 1935 bis 15. Februar 1936.

(24:) Hundert Jahre deutsche Eisenbahn. — Die Hauptdaten der technischen Entwicklung. — Der Bau der ersten deutschen Eisenbahn. — Die Lokomotive „Adler" der ersten deutschen Eisenbahn und ihre Nachbildung im Reichsbahnausbesserungswerk Kaiserslautern. — Verzeichnis der Fahrzeuge, die an der Parade in Nürnberg am Sonntag, dem 8. Dezember 1935, teilnahmen. — Die ersten deutschen Eisenbahnwagen und ihre Nachbildung. — Linienführung der ersten deutschen Eisenbahnen. — 100 Jahre Lokomotivtheorie. — Zur Entwicklung des Eisenbahnpersonenwagens in Deutschland. — Zur Geschichte der ersten deutschen Lokomotivfabriken. — Das Verkehrsmuseum in Nürnberg und das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. — Aus der Frühzeit der Eisenbahn. — Die Lokomotive feiert mit das hundertjährige Bestehen der deutschen Eisenbahnen. — (1:) Leistungsarten und Leistungsgrenzen der Rangierbahnhöfe. — (2:) Der Bau der Brücke über den Kleinen Belt und die Umgestaltung der anschließenden Bahnanlagen. — (3:) Die 2 C 2 Stromlinienlokomotive der Deutschen Reichsbahn. — Neuere englische Dampf-

lokomotiven. — (4:) Die neue Eisenbahnbrücke über die I Isel bei Hattemerbronk in der Linie Amersfoort-Zwolle. — Eisenbahnbrücke über den Zambesi in Ostafrika. — Überhöhungen und Seitenkräfte im Gleisbogen.

Railway Age. New York.

Band 99. Nr. 23 bis Band 100. Nr. 5. Vom 7. Dezember 1935 bis 1. Februar 1936.

(23:) New Haven eliminates section gangs. — Human factor in transportation. — Florida fruit gets lawer rates. — N. J. T. league to combat government ownership nationally. — Eastman and Dunn discuss Railroads. — Freight car truck design and draftgear maintenance. — (24:) Large reinforced concrete piles prove more economical. — Co-ordinator reports on comparative costs of steam locomotive repairs. — Average per diem plan promises good results. — (25:) British roads excel in publicity. — Studies throw light on thermal effect of welding structural steel. — Plymouth butane-electric locomotive. — Western lines adopt pick-up and delivery on large scale. — (26:) Chicago Great Western improves stores handling. — New signaling on the route of the C. a. N. W. „400". — Motive power storage battery. — B. a. M. tests new Pacific type locomotive. — Ohio flood control requires extensive Railroad relocations. — Perishable handling — a mighty transportation spectacle. — Pullmann air-conditioning holdover feature. — (1:) The Railways in 1935 and 1936. — A review of Railway operations in 1935. — Traffic developments during the year. — Association of American Railroads. — Activities of the co-ordinator in 1935. — J. C. C. begins motor carrier regulation. — Equipment reserves continued to decline in 1935. — Outlay for maintenance of way largest since 1931. — Dirt flies on grade crossing projects. — Legislation looms in Canada. — Mexican Railways show continued improvement in traffic. — Statistical section. — (2:) Almost six hundred million dollars for supplies in 1935. — Goodrich develops „rubberized" tie plate. — Hiawatha net earnings $ 2,25 per mile. — Chesapeake a. Ohio receives high-power passenger locomotives. — Tests with new preservative. — Railroads contest pension act. — J. C. C. annual report. — (3:) Seabord air line places lightweight motor cars in service. — The Pennsylvania's container plan. — Compensator and snubber fer roller-bearing driving boxes. — P. a. L. E. installs centralized traffic control. — A steel rolling grille. — Steel piles for scour-proof foundations. — Increase in number of locomotive accidents and defects. — (4:) Wood preservation and pre-framing effect positive economies. — Pick up and delivery service. — Dynamometer tests of B. a. M. 4-8-2 type locomotives. — Eastman recommends permanent coordinator. — Centralized reclamation on Burlington. — (5:)

Severe erosion in lateral streams checked by the Erie. — Railroads on eve of expansion in passenger business. — Detroit, Toledo a. Ironton receives 2-8-4 type locomotive. — Public responsibility toward regulated industry.

Railway Gazette. London.

Band 63. Nr. 25 bis Band 64. Nr. 7. Vom 20. Dezember 1935 bis 14. Februar 1936.

(25:) Streamlining seventy years ago. — New Nord carriage inspection sidings in Paris. — Machining of Railway wheels and tyres. — Fifty years of Railway in Malay, 1885—1935. — A new electric tamper. — (26:) French dynamometer cars. — Locomotive, carriage and wagon workshops, Nigeria. — A new machine tool for repetition work. — Sidetipping wagons with automatic coupler. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (1:) Recording the work of shunting locomotives. — Building and equipping Railway extensions in China. — Pioneer work in Railway safety. — Dynamometer car track inspection equipment, Swiss Federal Railways. — L. M. S. orders for 369 locomotives. — Electric heating of points in snow in Italy. — Surge rail and flange lubricator. — (2:) Hints from overseas Railways. — Developments in the heat treatment of steel rails. — New 4-8-2 type locomotives for South Africa. — A new station platform tractor. — New machine tools in Railway shops. — Staybolt leakage in locomotive fireboxes. — (3:) The varied responsibilities of a Railway electrical engineer. — An application of the budget system to Railways. — The P. L. M. streamlined steam train. — (4:) The varied responsibities of an electrical engineer. — New 80-ton cranes at Lahore. — New marshalling yard at Hull, L. N. E. R. — New 0-10-0 type locomotives, Lithuanian Railways. — British freight rolling stock. — A new horizontal spring scragging machine. — New first class kitchen-dining cars, L. M. S. R. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (5:) Further impressions of overseas transport. — The varied responsibilities of an electrical engineer. — Streamlined locomotives, South Manchuria Railway. — Jubilee of the Mersey Railway. — Automatic couplings for locomotives and rolling stock. — New German 2-4-2 streamlined tank locomotives. — (6:) Further impressions of overseas transport. — New distant signals on the Swiss Railways. — A new heavy duty slotting machine. — New 3 ft. 6 in. gauge Beyer-Garratt locomotives for Nigeria. — The Canton-Hankow Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (7:) Further impressions of overseas transport. — A new automatic coupler for Railway vehicles. — New system of single-line signalling, Pilmoor-Knaresborough, L. N. E. R. — Egyptian mixed traffic locomotives.

Railway signaling. Chicago.

Dezember 1935 bis Januar 1936.

(Dezember:) Mechanical plant replaced by electric interlocking. — Centralized traffic-control installed on the Pittsburgh a. Lake Erie. — Interlockings combined on the Boston a. Maine. — Engineman asleep causes accident. — Great Western constructs automatic interlocking. — The panel for signal shop. — 25 year review of english signaling. — (Januar:) Signal construction increased during 1935. — Highway-Railroad crossing protection installations increased in 1935. — New York Central interlocking at Syracuse. — Slide detector signals. — Reading installs unique crossing protection.

Die Reichsbahn. Berlin.

11. Jahrg. Nr. 50 bis 12. Jahrg. Nr. 7. Vom 11. Dezember 1935 bis 12. Februar 1936.

(50/51:) Nürnberg! — Die Jahrhundertfeier der Deutschen Reichsbahn. — (52:) Die neuere Entwicklung des Lokomotivbaues bei der Deutschen Reichsbahn. — (1:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935. — Vorläufiger Jahresrückblick. — (2:) Gütertarif der Reichsbahn. — Die Gesellschaft „Reichsautobahnen" im Jahre 1935. — Vorläufiger Jahresrückblick. — Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Helsingfors. — (3:) Der Henschel-Wegmann-Zug. Ein neuer Dampfschnellzug der Deutschen Reichsbahn. — (4:) 25 Jahre elektrischer Fernzugbetrieb in Deutschland. — Werkstättenstatistik und Häufigkeitslinie. — (5:) Das neue Empfangsgebäude in Glogau. — Sind Vorortarife vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus erwünscht? — (6:) Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. Zweiter Bildbericht. — (7:) Reichsbahn und Olympische Winterspiele. — Wintersportverkehr im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 56. Nr. 51 bis Band 57. Nr. 6. Vom 21. Dezember 1935 bis 8. Februar 1936.

(51:) Reichsgesetzliche Reglung der Straßen-Anliegerbeiträge. — Gewerbepolizei und Wasserpolizei in Preußen. — (52:) Reichsrechtliche Reglung der Energiewirtschaft. — Reichs-Verkehrsunfallstatistik. — (3:) Ist nach dem Reichsgesetz über die einstweilige Neureglung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 mit dem Wechsel der Unterhaltungspflicht auch ein Eigentumswechsel an den öffentlichen Straßen eingetreten? — (6:) Die nachträgliche Anlegung von Grundbuchblättern nach der Verordnung zur Ausführung der Grundbuchordnung.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 44. September 1935.

Haltbarmachung von Schwellen. — Eisenbahn und Kraftwagen (Ende eines schädlichen Wettbewerbs). — Betriebs-, Verkehrs- und Finanzstatistiken über das erste Vierteljahr 1935. Statistische Vergleiche gegenüber dem Vorjahr.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

55. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Vom Januar bis Februar 1936.

(1:) La nouvelle tarification voyageurs des grands réseaux français. — Nouvelles installations de la gare de Reims. — (2:) La réglementation des transports automobiles en Tchécoslovaquie. — La nouvelle tarification des petits colis et des expéditions de détail sur les grands Réseaux français. — Les nouveaux postes électrodynamiques à leviers d'itinéraires de la gare de Paris P-L-M. — Les résultats de l'exploitation des grands Réseaux de chemins de fer français en 1934.

Ruhr und Rhein. Essen.

16. Jahrg. Heft 52 bis 17. Jahrg. Heft 7. Vom 27. Dezember 1935 bis 14. Februar 1936.

(52:) Die Hundertjährige. — (2:) Die Finanzen der Reichsautobahnen. (7:) Automobilausstellung 1936.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 106. Nr. 24 bis Band 107. Nr. 4. Vom 14. Dezember 1935 bis 25. Januar 1936.

(24:) Dreiteilige Diesel-Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — (25:) 1-D-1 Heißdampf-Expreß-Lokomotiven für die Bulgarischen Staatsbahnen. — (4:) Die leichten elektrischen Triebwagen C Le $^2/_4$ der S. B. B.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

17. und 18. Jahrgang. Heft 413 bis 416. Vom Dezember 1935 bis Januar 1936.

(413:) Gesetzesentwurf für die Eisenbahnordnung. — Über die Entschädigungsgerichte. Vorschlag zur Schaffung eines Nationalen Ausschusses zur Wahrung der Eisenbahninteressen. — Spanischer Privatwagenverband: Beschädigungen in den Güterwagen. — (414:) Der Gesetzesentwurf für die Eisenbahnordnung und die Nationale Kammer für Verkehrsangelegenheiten. — Die jetzigen Eigengewichte der Eisenbahn-

fahrzeuge. — (415:) Ausblick auf das Jahr 1936. — Öffentliche Veranstaltung des Nationalen Ausschusses zur Wahrung der Eisenbahninteressen. — (416:) Vor einer neuen Nationalverkehrsversammlung. — Über das Erfinderrecht vor dem höchsten Gerichtshof. — Tätigkeit des Spanischen Privatwagenverbandes.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 1. Heft 1. Januar 1936.

Schiene oder Straße? — Das Kreditwesen in der Binnenschiffahrt. — Sackgassen der internationalen Gerichtsbarkeit in Schiffahrtssachen. — Ausdehnung oder Einschränkung der Führerscheinfreiheit? — § 22 KFG (Führerflucht) und die Strafgesetznovelle v. 28. 6. 1935. — Ein neues Postgesetz? — „Gelegenheitsverkehr", Grundsätzliche Fragen zur Anwendung des Personenbeförderungsgesetzes. — Die Neugestaltung des Luftfahrtlandungsrechts.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

15. Jahrg. Heft 1.

Zur Rechtsnatur des Bahnhofsvorplatzes. — Der Stand der internationalen Nebengebührenprozesse. — Bahnhaftung für Güter in Privatwagen nach geltendem und künftigem Recht. — Zum Anschlußgleisvertrag. — Erfolgs- und Gefährdungsprinzip im modernen Verkehrsrecht. — Die Neuordnung des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße durch das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935. — Ersatzleistung für verlorenes und Eigentumserwerb an wiedergefundenem Frachtgut.

Verkehrstechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 24 bis 17. Jahrg. Heft 4. Vom 20. Dezember 1935 bis 15. Februar 1936.

(24:) Neue Zielstrebungen im deutschen Reichsoberbau. — Gleisentwässerung. Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen in Nürnberg. — Inflation der Verkehrsmittel? — Die Sicherung der Bahnübergänge durch Wegübergangsbaken. — (1:) Verkehrsrecht und Verkehrsunfälle. — Reichsverkehrsrat. — Der Autobahngedanke in Frankreich und England. — (2:) Technische Probleme der großstädtischen Verkehrsbedienung. — Heißdampftenderlokomotiven. — Die Erhöhung der Gütertarife. — Die Deutsche Reichsbahn 1935. — Warnlichter an Wegübergängen. — (3:) Technische Probleme der großstädtischen Verkehrsbedienung. — Zur Riffelbildung auf Schienenflächen. — Alkohol und Verkehrsunfälle. — Die Abzweigungen aus dem Berliner Autobohn-

Ring. — (4:) Die Verwendung heimischer gasförmiger und fester Kraftstoffe im Omnibusbetrieb. — Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie. — Kraftomnibus oder Straßenbahn?

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

29. Jahrg. Heft 52 bis 30. Jahrg. Heft 7. Vom 25. Dezember 1935 bis 12. Februar 1936.

(52:) Deutsche Eisenbahnliteratur vor hundert Jahren. — Wilhelm Pressel, ein vergessener Schwabe — ein genialer Ingenieur — ein halber Türke. — Robert Wilke, der Pionier des Vogtlandes. — (1:) Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen. — (2:) Die Erhaltungswirtschaft der Deutschen Reichsbahn. — (3:) Die Eisenbahntechnik der Gegenwart und Ausblicke in die Zukunft. — Die Verstromung der Reichsautobahnen. — Die deutschen Verkehrsmittel in und seit der letzten Wirtschaftskrise im Spiegel der Statistik. — Neuordnung des großstädtischen Nahverkehrs. — (4:) Ein Vierteljahrhundert deutschen elektrischen Fernbahnbetriebs. — (5:) Die Triebkräfte für den Verkehr im Wandel der Zeiten. — Die Brücke über den Storström. — (6:) Neue Tenderlokomotive der Reichsbahn für Steigungsstrecken mit starken Krümmungen. — Der Zubringerverkehr bei den englischen Eisenbahnen. (7:) James Watt. Die Londoner Gedächtnisausstellung zu seinem 200. Geburtstag. — Moderne Probleme des Eisenbahn-Verwaltungswesens im Lichte der Vergangenheit. — Laufbahn eines Eisenbahningenieurs aus der Anfangszeit.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

88. Jahrg. Heft 1/2. Vom 10. Januar 1936.

Der elektrische Vollbahnbetrieb auf der Welt.

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 79. Nr. 52 bis Band 80. Nr. 7. Vom 28. Dezember 1935 bis 10. Februar 1936.

(52:) Versuchsfahrt mit heimischen Treibstoffen. — Mensch und Betrieb in der Reichsplanung. — (1:) Reichskraftfahrbahn-Brücken. — (3:) Reichskraftfahrbahnen und Baumaschinen. — (7:) Betriebsgestaltung

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

31. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Vom Januar bis Februar 1936.

(1:) Die praktische Bedeutung der Arbeitsphysiologie. — Nervenerkrankungen bei Bahnbeamten einschl. der Unfallschädigungen. — Frappante

Coraminwirkung. — (2:) Spezielles und Allgemeines zu den pseudoisochromatischen Tafeln. — Können Erkrankungen im Rachen- und Nasenraum für die Beurteilung der Tauglichkeit zum Reichsbahndienst von Bedeutung sein? — Ergebnis einer Massenuntersuchung des Farbensinns mit dem Anomaloskop.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

67. Jahrg. Heft 12 bis 68. Jahrg. Heft 1. Vom Dezember 1935 bis Januar 1936.

(12:) Die nationalpolitische und völkerverbindende Bedeutung der deutschen Eisenbahnen. — (1:) Verkehr und Außenhandel. — Vergleichende Darstellungen zur Schiffbarkeit der deutschen Ströme.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und -Fernmeldewesen. Berlin.

31. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Vom 10. Januar bis 1. Februar 1936.

(1:) Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. — Rückblick auf das Jahr 1935. — Aus der Geschichte des Eisenbahnsicherungswesens. — (2:) Die Reichsbahnweichen. — Pupinkabel längs einer elektrisierten Bahnstrecke. — Über Gruppen-Ausfahrsignale.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

43. Jahrg. Nr. 12 bis 44. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1935 bis Januar 1936.

(12:) Muß die Versandbahn die Wegleitungsvorschriften des Absenders nachprüfen? — (1:) Liste der Eisenbahnstrecken, Kraftwagen- und Schiffahrtslinien.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 51 bis 76. Jahrg. Nr. 7. Vom 19. Dezember 1935 bis 13. Februar 1936.

(51:) Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen. — Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. — Hundert Jahre deutsche Eisenbahner. — Vorkämpfer für deutsche Eisenbahnen. — (52:) Verkehrsdienst, Beförderungsdienst und Landwirtschaft. — Die Gedingeordnung für Güterabfertigungen unter besonderer Berücksichtigung der Lohnbedingungen. — Zum 50. Todestag des Erbauers der badischen Schwarzwaldbahn, des Baudirektors Robert Gerwig. — (1:) Rückblick auf das Jahr 1935. — (2:) Erhöhung der Gütertarife der Deutschen Reichsbahn. — (3:) Die Saarbahnen als Bestandteil der Deutschen Reichsbahn. — Der Antwerpener Hafen. — Die Entwicklung des Eisenbahnsignalwesens in Deutschland. — (4:) Die Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft) im internationalen Eisenbahnverkehr. — Der

allgemeine Teil der neuen Rechnungsvorschrift. — Enteignung und öffentliches Interesse. — (5:) Der Wiederaufbau der österreichischen Donauschiffahrt. — Ein Gedenktag im elektrischen Eisenbahnwesen. — (6:) Reichsbahn und Olympische Winterspiele 1936. — (7:) Leichte elektrische Triebwagen der Schweizerischen Bundesbahnen. — Zur Gerichtskostenpflicht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsautobahnen. — Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr. Entwicklung und Aussichten des Eisenbahnwesens in China.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

55. Jahrg. Heft 50 bis 56. Jahrg. Heft 7. Vom 11. Dezember 1935 bis 12. Februar 1936.

(50:) Vorläufige Vorschriften für geschweißte, vollwandige Eisenbahnbrücken. — (1:) Der Anschluß Münchens an die Reichsautobahnen. — (7:) Schutzraumabschlüsse.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

Der Luftverkehr im Rahmen des Gesamtverkehrs.

Von

Robert Knauß.

Die Aufgabe des Verkehrs ist es, die räumliche Trennung, in der Menschen und Natur auf der Erdoberfläche verteilt liegen, zu überwinden. Will man die Bedeutung des im Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts geborenen neuen Verkehrsmittels „Luftverkehr" ermessen, so kann das nur im großen Rahmen des Gesamtverkehrs geschehen. Die gesonderte Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel (Eisenbahn, Schiffahrt, Kraftverkehr, Luftverkehr) führt zu Einseitigkeiten. Nur die Zusammenschau der Verkehrsentwicklung über einen großen Zeitabschnitt hinweg verhütet die sich aus der Gegenwart ergebenden Über- oder Unterbewertungen des einen oder anderen Verkehrsmittels.

Dem neunzehnten Jahrhundert ist der Name „Jahrhundert der Eisenbahn" beigegeben worden, und man war rasch bei der Hand, dem zwanzigsten Jahrhundert, das erst zu einem Drittel hinter uns liegt, das Schlagwort „Jahrhundert des Luftverkehrs" anzuhängen. Wie wird sich dem späteren Betrachter, etwa im Jahre 2000, das Bild der Verkehrsgeschichte darstellen?

Er wird feststellen, daß die Geschwindigkeit im Landverkehr von den ältesten geschichtlichen Zeiten an bis zur Epoche Napoleons die gleiche geblieben ist und über die Geschwindigkeit des schnellsten Transporttieres, des Pferdes, nicht hinauskommen konnte. Er wird die große Wende von der organisch-tierischen Raumüberwindung zur unorganisch-mechanischen in der Schaffung der Eisenbahn im ersten Drittel des neunzehnten Jahrhunderts erblicken, der im Seeverkehr der Übergang vom Segelschiff, das von der Naturkraft des Windes getrieben wird, zum Maschinenschiff entspricht. Die Eisenbahn vervielfachte mit einem Schlage die Schnelligkeit des Pferdes.

Aber die Eisenbahn war nur das erste in der Reihe der neuzeitlichen technischen Verkehrsmittel. Von ihr zum Kraftwagen und vom Kraftwagen zum Flugzeug ist der Sprung nicht mehr so weit, wie einst vom Pferderücken zum Schienendampfwagen. Die Eisenbahn brachte die lineare Erschließung des Raumes, während abseits von den Schienensträngen der Verkehr auf weitere drei Menschenalter an die Pferdegeschwindigkeit gebunden blieb. Erst der Kraftwagenverkehr erschloß den Raum in seiner ganzen Fläche und drang bis in die kleinsten Verästelungen des Straßen- und Wegenetzes vor. Er übertrug damit die gewaltige Umwälzung der technischen Verkehrsbeschleunigung, die die Eisenbahn eingeleitet hatte, auf das Hinterland.

Während die Geschwindigkeit von Eisenbahn und Kraftwagen etwa gleichgesetzt werden kann, unterscheidet sich der Kraftverkehr wesentlich von der Eisenbahn dadurch, daß er — von den Autobahnen abgesehen — keiner besonderen, hohe Anlagekosten erfordernden Herrichtung des Verkehrsweges bedarf und daß er durch kleinere Verkehrseinheiten eine weitgehende Zerlegung der Transportmengen und eine günstige Anpassung an individuelle Verkehrsbedürfnisse ermöglicht.

Zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr steht der Luftverkehr, als drittes und letztes Verkehrsmittel des technischen Zeitalters. Er übertrifft beide durch seine größere Geschwindigkeit, d. h. durch diejenige Eigenschaft, die wir von jedem Verkehrsmittel zunächst verlangen. Sein Verkehrsweg ist der freie Luftraum. Er ist dadurch unabhängig von den natürlichen Hindernissen, welche die Gestaltung der Erdrinde in Form von Gebirgen, Tälern, Flüssen, Meeresarmen dem Landverkehr in den Weg legt. Er ist ferner als amphibisches Verkehrsmittel in gleicher Weise zum Verkehr über Land und über See befähigt. Er ist jedoch abhängiger, als die erdgebundenen Verkehrsmittel von den Erscheinungen des die Erde einhüllenden Luftozeans, die wir landläufig als Wetter bezeichnen. Die aus dem Wetter herrührenden Schwierigkeiten werden zwar mit dem Fortschreiten der Flugtechnik nach und nach auf ein Mindestmaß eingeschränkt werden können, aber man muß sich darüber klar sein, daß sie auch in Zukunft im Luftverkehr eine größere Rolle spielen werden, ähnlich wie im Seeverkehr.

Die „Erdungebundenheit" des Luftverkehrs bezieht sich nur auf den Verkehrsweg als solchen und ist daher, wie im Seeverkehr, der der

Häfen bedarf, keine absolute. Denn das Luftfahrzeug — dieser Sammelbegriff umfaßt Flugzeug und Luftschiff — braucht zur Auffüllung von Triebstoff an den Zwischen- und Endpunkten seines Weges Flughäfen, die zugleich die Knoten des Flugsicherungsdienstes bilden. Für den Übergang von dem einen Element zum andern, von der Erdoberfläche in den Luftozean, der sich in der Form des Starts und der Landung vollzieht, sind große ebene Flächen notwendig, deren Anlage und Unterhaltung, besonders in bodenarmen, dichtbesiedelten Ländern, erhebliche Kosten beanspruchen.

Wenn einerseits der Luftverkehr durch seine kleinen Transportgefäße und durch seine Freizügigkeit dem Kraftwagenverkehr in der Individualisierung des Verkehrs ähnlich ist, so bildet die für den Luftverkehr erforderliche Bodenorganisation das Haupthindernis, das eine gleiche flächenhafte Raumerschließung wie im Kraftverkehr hemmt. Daher war die Entwicklung des Luftverkehrs, ähnlich wie des Eisenbahnverkehrs, linear. Der planmäßige Streckenverkehr vollzieht sich auf den großen Verbindungen zwischen den wirtschaftlichen Mittelpunkten der Länder. Sicher wird die noch längst nicht abgeschlossene Entwicklung der Flugtechnik auch die Bodenorganisation vereinfachen. Eine dieser Entwicklungsrichtungen zeigen die Autogiroflugzeuge an, die schon heute eine im Vergleich zu den gewöhnlichen Flugzeugen weit kleinere Start- und Landefläche benötigen, eine andere die Katapulteinrichtungen, die den Start von einer kurzen Startbahn aus ermöglichen.

Mit Absicht wurden zunächst die verschiedenen Verkehrsmittel in ihren wesentlichen Eigenschaften nebeneinandergestellt, ohne auf die wirtschaftlichen Verhältnisse einzugehen, weil die ersteren auf einen längeren Zeitraum hinaus Geltung haben werden, während die letzteren sich mit der technischen Entwicklung ändern. Auch bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Grundlagen sind diejenigen voranzustellen, die grundsätzliche Bedeutung haben.

Das allgemein für die Wirtschaft geltende Ziel, den größtmöglichen Nutzen mit dem vergleichsweise geringsten Aufwand zu verwirklichen, gilt naturgemäß auch für das Teilgebiet des Verkehrs. Nach den beiden Richtungen der Verbesserung und Verbilligung strebt die Technik. Und unter der Verbesserung des Verkehrs steht an erster Stelle die Schnelligkeit, d. h. die Verminderung der Zeitdauer, die zur Überwindung einer räumlichen Entfernung erforderlich ist. In dieser Schnelligkeit liegt der in die Augen springende Vorsprung des Luftverkehrs vor den anderen Verkehrsmitteln. Dieser wird auch für eine weitere

Zukunft in Geltung bleiben, da er mit dem technischen Wesen des Luftfahrzeugs eng verbunden ist. Als Reisegeschwindigkeit kann man heute, 1936, rechnen:

Eisenbahn-Schnellzug	80 km/Std.
Schiff	30 „
Flugzeug	250 „

Und schon sind Verkehrsflugzeuge mit einer Reisegeschwindigkeit über 300 km/Std. im Betrieb, so daß in den nächsten Jahren eine weitere Beschleunigung eintreten wird. Während aber die Eisenbahn mit ihrem Eintritt in die Wirtschaft zugleich Beschleunigung und Verbilligung des Verkehrs brachte, wird im Luftverkehr der Vorsprung der Schnelligkeit zum Teil wieder aufgewogen durch seine größeren Kosten.

Die Kosten, mit denen ein Verkehrsmittel zu rechnen hat, beziehen sich auf den Weg, das Fahrzeug und den Kraftbedarf. Zwischen der zu befördernden Last — dem Nutzgewicht — und dem Eigengewicht des Transportgefäßes — dem toten Gewicht — muß ein günstiges Verhältnis bestehen. Zwar sind im Luftverkehr die Anlagekosten für 1 km Flugstrecke unter Einrechnung der Flughäfen nur etwa $^1/_{25}$ der Anlagekosten für 1 km einer doppelgleisigen Eisenbahn und $^1/_{20}$ einer Autobahn. Aber schon bei dem Verhältnis zwischen totem Gewicht und Nutzlast, das beim Flugzeug etwa 5 : 1 beträgt, und erst recht bei dem Kraftbedarf, der zur Fortbewegung 1 Tonne etwa 40mal größer ist als bei der Eisenbahn, verschiebt sich die Lage zuungunsten des Flugzeugs. Bei neuzeitlichen Verkehrsflugzeugen ist 1 PS notwendig, um etwa 2,5 kg Nutzlast zu befördern. Der Kraftbedarf ist deshalb so groß, weil das Flugzeug sich nicht nur vorwärtsbewegen, sondern auch schwebend in der Luft halten soll. Das starke Triebwerk verbraucht viel Betriebsstoff, der als totes Gewicht an Bord mitgeführt werden muß. Der Flugmotor ist auch im horizontalen Reiseflug höher belastet als der Motor des Kraftwagens, der durchschnittlich stärker gedrosselt wird. Diese höhere Belastung beansprucht wieder in größerem Maße das Triebwerk selbst, so daß es trotz hochwertigen Materials und sorgfältiger Pflege sich rascher abnutzt. Da beim Triebwerk, wie bei der Flugzeugzelle, an Gewicht gespart werden muß, werden die Abmessungen möglichst gering gehalten, was die Lebensdauer verkürzt, und es wird leichtes, veredeltes Material verwandt, was die Kosten erhöht.

So ergibt sich, daß das Anlagekapital eines Flugzeugs — je Transporteinheit 1 t — etwa 40 mal größer ist, als beim Lastkraftwagen und etwa 200 mal größer als bei der Eisenbahn.

Diese hohen Anlagewerte in Verbindung mit der kurzen Lebensdauer von Flugzeug und Motor führen zu erheblichen Abschreibungskosten, die man mit 20 % der Gesamtkosten einsetzen kann.

Man muß bei der Flugzeugzelle erfahrungsgemäß mit einer Abschreibung in 3000 Betriebstunden, beim Motor in 1000 Betriebstunden rechnen. Auch die Kosten für Instandhaltung und Überholung mit rund 20 % der Gesamtkosten fallen stark ins Gewicht.

Die vorstehenden Betrachtungen über den Luftverkehr beziehen sich in erster Linie auf den Verkehr mit Flugzeugen, dem gegenüber der Verkehr mit Luftschiffen, d. h. Fahrzeugen mit Traggas, nach Streckennetz und Verkehrsleistungen zurücktritt. Jedoch treffen die aus dem Flugzeugverkehr gezogenen Folgerungen wirtschaftlicher und technischer Art im großen und ganzen auch auf den Luftschiffverkehr zu. Der Unterschied zwischen Flugzeug und Luftschiff ist kein grundsätzlicher, sondern ein gradmäßiger. Die geringere Geschwindigkeit des Luftschiffs gegenüber dem Flugzeug wird durch die größere Reichweite ausgeglichen. Anlage- und Betriebskosten dürften sich die Waage halten. Die Kosten der Bodenorganisation verteilen sich beim Flugzeug auf eine größere Zahl von Zwischenhäfen, während das Luftschiff wenige, dafür aber mit großen Hallen, Ankermasten, Gasfabriken ausgestattete Stützpunkte braucht. Der verkehrswirtschaftliche Vorteil des Luftschiffs gegenüber dem Flugzeug ist der größere Fahrtbereich. Er gibt die Möglichkeit, die jeweilige Wetterlage in der Großnavigation auszunutzen, schwierigen Wetterlagen oder starken Gegenwinden auszuweichen. Die Erfolge, die die deutschen Luftschiffe „Graf Zeppelin" und das neue L. Z. 129 auf ihren Weltfahrten und im planmäßigen Südamerikadienst gehabt haben, beweisen, welche Leistungen von einer umsichtigen Führung und erfahrenen Besatzung aus dem Luftschiff herauszuholen sind. Anderseits zeigen die Rückschläge, die die Luftschiffahrt in England und in den Vereinigten Staaten betroffen haben, daß das Luftschiff ein empfindliches Verkehrsinstrument ist, auf dem zu spielen eine hohe Kunst ist.

Infolge dieser höheren Kosten des Luftverkehrs ergibt sich ein geringerer Spannungsunterschied zwischen ihm und den bereits vorhandenen technischen Verkehrsmitteln. Das Verkehrsflugzeug wird die Eisenbahn nicht verdrängen, wie seinerzeit die Eisenbahn die Postkutsche verdrängt hat. Das Ziel ist die gleichberechtigte Eingliederung aller Verkehrsmittel in den Gesamtverkehr. Auch hier gilt der Grundsatz der Arbeitsteilung, der die Spezialisierung und Verfeinerung auf den getrennten Arbeitsgebieten zur Voraussetzung hat. Eisenbahn, Kraftwagen, Motorschiff, Luftschiff, Flugzeug sollen einander ergänzen

und werden dann die beste harmonische Wirkung erreichen, wenn der Schwerpunkt eines jeden Verkehrsmittels auf dem Anwendungsgebiet liegt, das seinem Wesen am meisten entspricht.

Dies zeigt sich deutlich bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens. Nach der Belastungsfähigkeit mit Beförderungskosten kann man das Verkehrsaufkommen in hochwertigen und geringwertigen Verkehr einteilen. Für den letzteren ist die Billigkeit des Transports entscheidend, während die Schnelligkeit eine untergeordnete Rolle spielt. Hierunter fallen bei der Eisenbahn der Personenverkehr 3. Klasse, der weit über 80 % des Gesamtpersonenverkehrs beträgt, sowie etwa 75 % des Güterverkehrs. Der hochwertige Schnellverkehr umfaßt auf der Eisenbahn den Personenverkehr 1. und 2. Klasse, einen Teil des Expreßgutverkehrs, sowie die Masse der Postsendungen. Nach Menge und Gewicht bildet dieses Aufkommen nur einen kleinen Bruchteil des Massenverkehrs, während der Wert und damit die Belastungsfähigkeit durch Transportkosten erheblich größer sind. Infolge seiner hohen Transportkosten kommt für den billigen Massenverkehr der Luftverkehr nicht in Betracht, hier stehen Eisenbahn, Wasserstraßen und Kraftwagen miteinander in Wettbewerb. Dagegen ist die dünne Oberschicht des hochwertigen Eilverkehrs das Anwendungsgebiet des Luftverkehrs.

Es genügt jedoch nicht festzustellen, welche Verkehrsarten nach ihrem Eilwert dem Luftverkehr zufallen. Wichtiger noch ist die Untersuchung, nach welchen Richtungen und über welche Entfernungen der Verkehr einer Ergänzung der bisherigen Verkehrsmittel durch ein besonderes Schnellverkehrsmittel bedarf. Dies wird bei dem Vergleich zwischen Land- und Seeverkehr augenfällig: während das Flugzeug die dreifache Geschwindigkeit der Eisenbahn hat, übertrifft es das Schiff um die zehnfache Geschwindigkeit. So wäre zu erwarten, daß nach Einrichtung eines Flugverkehrs zwischen Nordamerika und Europa ein größerer Teil der Kajütpassagiere 1. Klasse vom Schiff zum Flugzeug abwandert, als Reisende zwischen New York und San Franzisko von der Bahn zum Flugzeug abgewandert sind. In kleinerem europäischem Rahmen beweist dies die Flugstrecke Paris—London, welche die bestfrequentierte Europas ist. Hier schiebt die Überfahrt über den Kanal eine solche Verzögerung zwischen die französische und englische Eisenbahn ein, daß dem Luftverkehr ein größerer Teil des Personenverkehrs zwischen den beiden Hauptstädten zufallen muß. Ähnliche Verhältnisse begünstigen die Verbindungen nach den skandinavischen Ländern sowie über das Mittelmeer, z. B. von Marseille nach Algier, von Rom nach Tunis, von Brindisi nach Athen.

Im reinen Landverkehr innerhalb Europas ist das Verkehrsaufkommen, das für den Luftverkehr in Betracht kommt, geringer, da das Eisenbahnnetz hochentwickelt ist und die Entfernungen zwischen den Hauptstädten und Wirtschaftsmittelpunkten Europas zu klein sind, um die Geschwindigkeit des Flugzeugs sich voll auswirken zu lassen. Hier kommt es für den Luftverkehr darauf an, die Geschwindigkeitsspanne zwischen dem schnellsten Schienenbeförderungsmittel (Schnelltriebwagen) und dem Flugzeug so weit wie möglich zu vergrößern. Die Erfahrung der letzten beiden Jahre, die im deutschen Luftverkehr die Indienststellung von Schnellflugzeugen mit über 300 km Stundengeschwindigkeiten gebracht haben, haben die Richtigkeit dieser Überlegung bewiesen, die auch für die Zukunft Geltung hat. Dies trifft in höherem Maße auf die kurzen innerdeutschen Entfernungen zu, z. B. zwischen Berlin und München. Durch den Schlafwagenverkehr besitzt hier die Eisenbahn einen natürlichen Vorsprung. Denn für den Reisenden, für den ohnehin die Nachtstunden eine „tote Zeit" sind, ist es gleichgültig, ob er im Schlafwagen zwei Stunden mehr oder weniger verbringt. Aus dieser Erwägung heraus sind als die günstigsten Flugpläne im europäischen und im innerdeutschen Verkehr diejenigen ermittelt worden, die in den frühen Morgenstunden oder den späten Abendstunden liegen. So trifft z. B. der Reisende bei einem Abflug von München um 7 Uhr in Berlin um 9 Uhr ein und hat an seinem Reiseziel noch den vollen Geschäftstag zu seiner Verfügung. Bei einem Abflug von London oder Paris um 16 Uhr kann die Landung in Berlin um 20 Uhr erfolgen, so daß der Tag noch an dem Abgangsort voll ausgenutzt werden kann. Dies ist auch der Grund, weshalb für die Einrichtung eines „Schlafwagen-Luftverkehrs" in Europa kein dringendes Bedürfnis besteht. Ein solcher hat erst dann seine Berechtigung, wenn es sich um die Überbrückung von Entfernungen handelt, die in einem Tagflug nicht zu bewältigen sind, also über die Grenze von 2000 km hinaus. Für diese ist unser Kontinent zu klein. Es betragen z. B. die Luftentfernungen

Berlin—Wien	520 km,
Berlin—Paris	890 „
Berlin—London	990 „
Berlin—Rom	1360 „
London—Paris	590 „
London—Wien	1320 „ .

Wie ganz anders sind die Möglichkeiten, die sich in dem viel größeren Raum der Vereinigten Staaten für den Luftverkehr ergeben. Die Luftentfernung von New York nach San Franzisko beträgt 4500 km, diejenige von New York nach Los Angeles 4100 km. Auf diesen Verbindungen

kann sich das Flugzeug voll auswirken, beträgt doch z. B. der Zeitvorsprung auf der Strecke New York—San Franzisko 300 % vor der Eisenbahn. Und hier ergab sich alsbald die Notwendigkeit, die Nachtzeit auch für die Personenbeförderung auszunutzen. Es geschah dies zunächst in Form eines kombinierten Flugeisenbahnverkehrs, bei dem das Flugzeug während des Tages die Beförderung übernahm und die Reisenden in der Nacht mit der Eisenbahn weiterfuhren. Gesichtspunkte der Sicherheit und Bequemlichkeit haben diese Zwischenlösung bestimmt.

Die Kleinheit seiner Transportgefäße gibt dem Luftverkehr eine günstige Anpassungsfähigkeit an die Verkehrsnachfrage. Durch Einrichtung mehrerer Kurse zu verschiedenen Zeiten wird die Verkehrsdichte auf einer Linie erhöht. In den Vereinigten Staaten wurde in dieser Richtung ein bemerkenswerter Versuch gemacht: zwischen New York und Washington wurde eine stündliche Flugverbindung mit einer Flugzeit von zwei Stunden eingerichtet.

Da das dem Luftverkehr zufallende Verkehrsaufkommen aus der dünnen Oberschicht des Gesamtverkehrs fließt, die nur an den großen Handelsplätzen und Hauptstädten in reichlichem und gleichbleibendem Maße sich bildet, so ist die Verbindung nur zwischen diesen Hauptsammelpunkten lohnend. Zwischenlandungen an Wirtschaftspunkten zweiten und dritten Grades, die auch bei Beschleunigung der Abfertigung 15 Minuten erfordern, setzen die Schnelligkeit auf der Gesamtstrecke herab und sind daher meist nicht tragbar. Die früher im deutschen Luftverkehr üblichen „Hüpflinien", die dem gutgemeinten Ehrgeiz der Städte entsprungen waren, haben sich bald als unwirtschaftlich herausgestellt, da das Verkehrsaufkommen an diesen Zwischenpunkten spärlich und ungleichmäßig war.

Aber es muß zugegeben werden, daß hier, in der Verkehrsbedienung der mittleren Städte, eine Lücke klafft, die heute ungenügend durch die Verbindung mit Eisenbahn, Kraftwagen, Autobus zur nächsten Flughafenstadt ausgefüllt wird. Die Einrichtung eines Bedarfsluftverkehrs zwischen dem Hinterland und den Knoten des Luftnetzes ist bisher an den hohen Kosten gescheitert. Technische Fortschritte in der Verbilligung werden auch die flächenhafte Ausdehnung des Luftverkehrs begünstigen. In stärkerem Maße als solche Zubringerlinien, kann sich ein Verkehr mit Privatflugzeugen, wie er sich schon in den Vereinigten Staaten entwickelt hat, auswirken. Die Möglichkeit einer individuellen Ortsveränderung, verbunden mit der Naturliebe des modernen Großstädters, kann in Zukunft zu einer ähnlichen Ausbreitung des Privatluftverkehrs führen, wie sie heute der private Kraftwagenverkehr erreicht hat.

Zu dem Faktor Schnelligkeit treten im Personenverkehr noch andere ungreifbare und unwägbare Momente, die den Reisenden für die Wahl des Luftweges entscheiden lassen und gerade in den beiden letzten Jahren zu einem bemerkenswerten Ansteigen der Beförderungsleistungen geführt haben. Zunächst wurde allmählich die „Angst vor dem Fliegen" abgebaut, die in der alten Generation tief verwurzelt war. Mit dem Heranwachsen einer Jugend, die das Fliegen nicht mehr als ein halsbrecherisches Unterfangen ansieht, sondern als eine selbstverständliche Tatsache, die mit ihr geboren ist, fällt diese seelische Hemmung weg. Gewiß waren die Kinderjahre des Luftverkehrs mit Unfällen belastet, aber die Angst vor dem Fliegen stand in gar keinem Verhältnis zu der Statistik der tatsächlichen Unfälle. Inzwischen ist die Sicherheit des Luftverkehrs mit seiner technischen Entwicklung gewachsen. Aber anderseits weiß der technisch denkende Mensch des zwanzigsten Jahrhunderts, der selbst sein Kraftrad oder seinen Kraftwagen steuert, daß es bei keinem Verkehrsmittel eine absolute Sicherheit gibt und daß die wachsende Beschleunigung des Verkehrs auch eine stärkere Gefährdung im Gefolge hat. Sind so die Hemmungen, die von der Benutzung des Flugzeugs abhielten, mehr und mehr im Schwinden, so wirken andere Gesichtspunkte werbend für den Luftverkehr: die individuelle Behandlung der Fluggäste abseits vom Massenverkehr, das befreiende Erlebnis des Fluges an sich, die Schau in die Tiefe und Weite, die Schönheiten des Landschaftsbilds und des Wolkenmeeres.

Auch einem Massentransport von Gütern auf dem Luftweg stehen das geringe Fassungsvermögen des Flugzeugs und die höheren Beförderungskosten entgegen. Dagegen bedient sich der eilige Kleingutverkehr, der etwa dem Expreßgutverkehr der Eisenbahn oder dem Parcelverkehr der Schiffahrt entspricht, in steigendem Umfange der Luftexpreßbeförderung. Dabei ist nicht der Wert einer Sendung an sich entscheidend, sondern der „Eilwert". Wenn z. B. ein Maschinenteil in Madrid beschädigt ist und die Maschine solange stilliegen muß, bis der Ersatzteil aus Essen eingetroffen ist, so mag der Eigenwert des Ersatzstückes gering sein, aber der hohe Eilwert verträgt die erheblichen Kosten einer Luftbeförderung. Zu solchen Waren gehören besonders auch die leicht verderblichen Güter, wie hochwertige Lebens- und Genußmittel, Feinkostwaren, Blumen, Früchte. Die Liste der durch Luftexpreß beförderten Waren ist reichhaltig und verschiedenartig: medizinische, chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Modeartikel, Filme, Erzeugnisse der elektrischen und der Stahlindustrie, Instrumente, hochwertige Glaswaren, die durch den Bahntransport gefährdet würden, Ersatzteile aller Art, Konfektions-, Leder-, Edelmetallwaren, Gold, Platin,

Spitzen, Pelze. Oft ist auch hier nicht die Schnelligkeit des Lufttransports allein ausschlaggebend, sondern andere Vorzüge: Behandlung der Güter entsprechend ihrer Eigenart, z. B. bei der Beförderung von wertvollen Zuchttieren, erschütterungslose Beförderung (Radioindustrie), beschleunigte Zollabfertigung und schnelle Auszahlung von Nachnahmen.

Um auch denjenigen Orten, die an keiner Luftstrecke liegen, die Vorteile der Luftschnellbeförderung zu vermitteln, wurde eine Verknüpfung mit dem viel dichteren Bahnnetz durch den sogenannten Fleiverkehr (Flugeisenbahn) geschaffen. Deutschland war das erste Land, in dem diese Zusammenarbeit zwischen Luftverkehr und Eisenbahn auf dem Gebiet des Güterverkehrs eingerichtet wurde. Schon im Jahre 1927 wurde der Fleiverkehr durch einen Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Lufthansa festgelegt.

Eines der eilbedürftigsten Güter ist die Briefpost. Von Anfang an wurde daher das Flugzeug in den Dienst der Postbeförderung gestellt. Die Deutsche Reichspost hat grundsätzlich Luftpostsendungen auf allen regelmäßigen Linien zugelassen. Der Zeitgewinn in der Beförderung und Zustellung tritt jedoch im allgemeinen erst bei großen Entfernungen in Erscheinung. Bei dem dichten mittel- und westeuropäischen Bahnnetz und seiner häufigen Zugfolge bei Tag und Nacht kann sogar von einer Überlegenheit der Luftpost über die Bahnpost erst bei Entfernungen über 1000 km gesprochen werden. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs eingestellten Flugpläne häufig nicht für die günstigste Postbeförderung passen. Dies führte zur Einrichtung von besonderen Postfluglinien zuerst in den Vereinigten Staaten, dann auch in Europa. So hat die Deutsche Reichspost nach den wichtigsten europäischen Verkehrspunkten sogenannte „Reichspostflüge“ eingerichtet und mit der Betriebsführung die Lufthansa beauftragt. Da die Postsendungen hauptsächlich am Abend aufgeliefert werden, muß für die Beförderung die geschäftsstille Nachtzeit ausgenutzt werden. Die Briefe sollen so früh am Bestimmungsort eintreffen, daß sie mit der ersten Zustellung in die Hand des Empfängers gelangen. Aus dieser Grundforderung ergab sich die Einrichtung von Nachtpostfluglinien. Z. B. verläßt das Flugzeug der Linie Berlin—London Berlin gegen 23 Uhr, übernimmt in Köln, dem wichtigen westlichen Sammelpunkt, die dort aus Süd- und Westdeutschland eingegangene Post und erreicht den Flughafen London-Croydon um 4 Uhr.

In noch stärkerem Maße, als bei der Personenbeförderung, ist bei der Luftpost der Verkehr auf weite Entfernungen anzustreben. Es ist kein Zufall, daß die großen transkontinentalen Linien in Nord- und Süd-

amerika, die Strecken von Europa nach Südamerika, Afrika, Ostasien aus Postlinien herausgewachsen sind oder es noch heute sind.

Die Betrachtung des dem Luftverkehr zufallenden Verkehrsaufkommens an Personen, Gütern und Post leitet zu der Einnahmeseite des Luftverkehrs über. Zwischen den Tarifen des Luftverkehrs in den verschiedenen Erdteilen und Ländern bestehen beträchtliche Unterschiede, die erkennen lassen, daß die Tarifbildung nicht an die Höhe der Selbstkosten fest gebunden ist. Wo das Flugzeug sich in seiner Schnelligkeit auf weite Strecken oder im Wettbewerb mit erheblich langsameren Verkehrsmittel, wie über See oder in kolonialem Neuland, voll auswirken kann, sind die Tarife am höchsten und nähern sich den Selbstkosten. Wo jedoch, wie im europäischen Verkehr, das Flugzeug sich nicht durch seine Beförderungsleistungen gegenüber den anderen Verkehrsmitteln voll durchsetzen kann, werden die Tarife so niedrig gehalten, daß sie zwar im allgemeinen über den höchsten Eisenbahntarifen liegen, aber hinter den Selbstkosten zurückbleiben. So ist die Tarifbildung dort zu einem Abwägen von Angebot und Nachfrage geworden, und ist für die verschiedenen Länder und auch für die einzelnen Strecken verschieden. Z. B. verträgt die Strecke Paris—London höhere Tarife je km als die Strecke Paris—Berlin. Unter den Verkehrsarten steht die Briefpost am günstigsten, da sie einen im Verhältnis zum Gewicht hohen Transportpreis verträgt. Für 1 tkm Briefpost kann mit einer Einnahme von 20 bis 30 RM gerechnet werden. Dagegen betragen die Tarife für Paketpost, ebenso wie für Luftexpreßgüter nur etwa $^1/_{10}$ der Briefposttarife. Der Personentarif liegt in Europa um das Mittel von 0,12 RM je Pers.km, erreicht jedoch in Nord- und Südamerika das Doppelte.

Da die Verkehrseinnahmen im Luftverkehr nicht ausreichen zur Deckung der Kosten, muß der Fehlbetrag, der bei den großen europäischen Luftverkehrsgesellschaften bei 30—40 % der Kosten liegen dürfte, durch Beihilfen der öffentlichen Hand gedeckt werden. Fast alle Verkehrsmittel bedürfen in ihrer Entwicklungszeit der wirtschaftlichen Stützung durch die Öffentlichkeit. Der Verkehr bildet eine volkswirtschaftliche Einheit und darf nicht vom Standpunkt einer privaten Erwerbswirtschaft aus betrachtet werden. Der Eisenbahnbau beanspruchte in den ersten Jahrzehnten in allen Ländern große öffentliche Mittel und noch heute sind in einigen Ländern die Eisenbahnnetze stützungsbedürftig. Bekannt ist die mittelbare und unmittelbare staatliche Unterstützung von Schiffahrtslinien auch in jüngster Zeit. Eisenbahnen, Fluglinien, Kanäle, Straßen, Autobahnen, Postkurse, Telegraphenlinien, Überseekabel, Funkstationen werden nicht gebaut oder eingerichtet, um Gewinne abzuwerfen, sondern um der Allgemeinheit zu dienen. Es gibt z. B. in

jedem Eisenbahnnetz eine Anzahl von Linien, deren Einrichtung durch die zu erzielenden Einnahmen nicht gerechtfertigt ist, die aber dennoch aus gemeinwirtschaftlichen Gründen notwendig sind. Noch weniger ist eine Eigenwirtschaftlichkeit vorhanden bei Seehäfen oder Binnenwasserstraßen, deren Benutzungsgebühren weder die Verzinsung des hohen Anlagekapitals noch die Unterhaltungskosten decken. Die staatliche Unterstützung des Verkehrs im allgemeinen ist damit begründet, daß die Verkehrsmittel im volkswirtschaftlichen Sinn der Güter-, Personen- und Nachrichtenbewegung dienen.

Auch beim Luftverkehr darf nicht vergessen werden, daß er sich noch in seiner Entwicklungszeit befindet. Es ist für ihn eigentümlich, daß gerade die Arbeitsgebiete, auf denen zunächst die Eigenwirtschaftlichkeit in Aussicht steht, wie die großen Transozean-Poststrecken, in ihrer technischen Ausreifung erst später kommen. Diese müssen aufbauen auf den Erfahrungen, die in kleinerem Rahmen Schritt für Schritt in den kontinentalen Netzen gewonnen wurden. Auch das politische Moment spielt bei der Beurteilung der staatlichen Unterstützung des Luftverkehrs eine große Rolle. Luftverkehrslinien, die weit in das Ausland hinausführen, sind Aktiva der Wirtschaftspolitik. Wie die Handelsschiffe tragen auch die Handelsflugzeuge die Flagge ihres Landes hinaus, jedoch mit dem Unterschied, daß die Schiffahrtslinien nur die Seehäfen anlaufen, die meist an der Peripherie der Länder liegen, während die Fluglinien tief ins Innere bis zu den meist im Herzen gelegenen Hauptstädten vordringen. Es gibt keine eindrucksvollere Auslandspropaganda als den Luftverkehr. Beim ersten Empfang des Luftschiffs „Graf Zeppelin" in den Vereinigten Staaten fiel das bezeichnende Wort: „Dieses Luftschiff ist der beste Botschafter Deutschlands". Und wenn die Fluglinien der nordamerikanischen Luftverkehrsgesellschaften ganz Mittel- und Südamerika umklammern, so bilden sie damit nur einen Teil der wirtschaftlichen und politischen Durchdringung des ganzen amerikanischen Kontinents, wie sie von Washington aus gelenkt wird. Der politische Gesichtspunkt wird besonders augenfällig bei der großen britischen Luftlinie, die vom Mutterland über Ägypten, Transjordanien, Irak, Indien nach Australien und Neuseeland ausstrahlt. Wie sehr ist gerade jetzt in der Zeit der englisch-italienischen Spannung wegen Abessinien die Bedeutung dieser Linie gestiegen!

Wenn die bisherige Betrachtung des Luftverkehrs im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln ergeben hat, daß sein Schwerpunkt aus technischen und wirtschaftlichen Gründen in der Einrichtung von weitreichenden Schnellverkehrslinien liegen muß, so stößt deren Verwirklichung sehr bald an harte politische Grenzen. Denn das Luftmeer

ist nicht frei! Der Luftverkehr befindet sich hier in einer wesentlich ungünstigeren Lage als die Schiffahrt, deren Verkehrsweg außerhalb der Küstenzone und der Häfen frei ist. Zwar gingen staatsrechtliche Untersuchungen bis zu der weitreichenden Forderung einer völligen Freiheit des Luftraums. Auch wurde die vermittelnde Ansicht vertreten, daß der Luftraum nur bis zu einer bestimmten Höhengrenze dem Hoheitsrecht des darunter liegenden Staates unterworfen sein, über dieser Grenze aber frei sein soll — ein für die Zukunft des Stratosphärenflugzeuges wichtiger Gesichtspunkt. Aber auch diese Auffassung blieb in unserer Zeit nationalen Autarkiestrebens Theorie. Als sich im Jahre 1919 die Ententestaaten in der „Cina" (Commission Internationale de Navigation Aérienne) zusammenfanden und die Pariser Luftfahrtkonvention schlossen, wurde unter dem frischen Eindruck des Krieges der Grundsatz der unumschränkten Lufthoheit über dem Staatsgebiet zur völkerrechtlichen Anerkennung gebracht. Dies bedeutet, daß kein Luftfahrzeug über dem Luftraum eines fremden Landes ohne dessen ausdrückliche Genehmigung verkehren darf. Diese Genehmigung kann allgemein oder in jedem Einzelfall erteilt werden.

Soll also eine Luftverkehrslinie über die Grenzen des eigenen Landes hinausgeführt werden, so muß in diplomatische Verhandlungen mit dem angrenzenden Staate eingetreten werden. Es entsteht der politische Kampf um den Weg, der meist viel langwieriger und mühseliger ist, als die Schaffung der technischen Vorbedingungen. Es zeigt sich mit einem Schlage, wie begünstigt die Großraumstaaten unserer Erde in diesem Kampfe sind, und wie schwierig es für ein kleines Land wie Deutschland sein muß, den Weg für seine Luftlinien über die Grenzen hinweg freizumachen. Daß dies der deutschen Luftpolitik seit 1919, trotz staatlicher Ohnmacht, in immer größerem Umfange gelungen ist, erscheint heute fast wie ein Wunder. Deutschland hatte bei diesen Verhandlungen als einzigen Vorteil seine zentrale Lage in Mitteleuropa in die Waagschale zu werfen. Denn es war aller Kolonien und außereuropäischen Stützpunkte, die für den Luftverkehr eine ebenso wichtige Rolle spielen wie die Kohle- oder Ölstationen im Seeverkehr, durch das Diktat von Versailles beraubt worden. Die Interessengemeinschaft der europäischen Luftverkehrsgesellschaften, die sich in der 1919 gegründeten Jata (International Air Traffic Association) zusammengefunden haben, hat dazu beigetragen, die Grenzen für den zwischenstaatlichen Luftverkehr zu öffnen. Es war erkannt worden, daß ein über verschiedene Länder reichender Luftverkehr in unserem politisch zerrissenen Erdteil nur bei enger organisatorischer Zusammenarbeit der beteiligten Verkehrsträger geschaffen werden kann. So ist heute

Europa überzogen von einem dichten Netz von Luftverkehrslinien, das sich zwischen die Eckpfeiler Oslo, Helsingfors, London, Lissabon, Brindisi, Athen einspannt. Die deutsch-russische Gesellschaft „Deruluft" vermittelt den Verkehr von Europa nach Leningrad und Moskau. Die Hauptstädte und Wirtschaftsmittelpunkte der einzelnen Länder sind miteinander verbunden, so daß der Sättigungsgrad in dem Liniennetz erreicht sein dürfte.

Aus dem dichten europäischen Luftverkehrsnetz heraus führen Strahlen nach den am nächsten gelegenen Erdteilen, nach dem nur durch das Mittelländische Binnenmeer von Europa getrennten Afrika und nach Asien, dessen Landmasse durch keinen geographischen Einschnitt von Europa geschieden ist. Diese günstigen geographischen Voraussetzungen, verbunden mit den politischen, wirtschaftlichen und kolonialen Bestrebungen der europäischen Länder, gaben dem europäischen Luftverkehr zunächst die Richtung nach Süden und Osten.

Zuerst ist es Frankreich gewesen, das das Flugzeug zur Verbindung des Mutterlands mit seinem ungeheuren Kolonialreich in Nordwestafrika ausnutzte. Von Marseille aus strahlen Fluglinien, zum Teil unter Stützung auf das französische Korsika, über das westliche Mittelmeerbecken hinüber nach den Hafenplätzen Marokkos, Algeriens und Tunesiens. Sie werden immer tiefer ins Herz des Schwarzen Erdteils vorgetrieben, überqueren die Sahara in der Richtung des Tschadsees und gewinnen über Französisch-Äquatorialafrika den Anschluß an die belgischen Luftverbindungen im Kongostaat. Sie finden ihren natürlichen Endpunkt in einem Ausläufer nach Madagaskar. Das Flugzeug wurde in diesen weiten, durch keine anderen Verkehrsmittel bedienten, dünnbesiedelten Räumen zum wertvollsten Träger der kolonialen Erschließung und Durchdringung.

Wird die Westhälfte Afrikas durch den französischen Luftverkehr durchzogen, so ist es in der Osthälfte die englische Kap-Kairo-Linie mit ihren Verzweigungen, die von Ägypten über den Sudan, das frühere Deutsch-Ostafrika, Rhodesien nach der Südafrikanischen Union führt. Durch diese Luftlinie wurde der alte Plan einer Kap-Kairo-Eisenbahn vorweggenommen.

Anfang 1936 wurde eine neue Luftlinie in Betrieb genommen, die den Sudan mit den britischen Besitzungen an der Westküste Afrikas, mit Nigeria und der Goldküste verbinden soll. Die Linie führt von Khartum über El Obeid-El Fascher nach Kano in Nigerien mit einer Entfernung von rund 3000 km. Sie soll später verlängert werden von Komo über Lagos nach Akra und der Goldküste.

Italien spannte über Sizilien Luftverkehrslinien nach dem benachbarten Tunis und nach seiner afrikanischen Kolonie Tripolis, sowie nach dem östlichen Mittelmeerbecken bis Rhodos.

Für das Britische Weltreich ist das Flugzeug ein Bindemittel geworden, um die weit über den Erdball verstreuten Dominien und Kolonien mit dem Mutterland politisch und wirtschaftlich zum Empire zusammenzukitten. Die Luftlinie der Imperial Airways England—Ägypten—Irak—Indien—Singapore—Australien—Neuseeland bildet die große Schlagader nach dem Osten. Australien selbst wird von australischen Luftlinien umrundet. Gleichfalls nach Ostasien und mit der britischen Linie über Indien parallel führen die Strecken der holländischen Luftverkehrsgesellschaft K. L. M. (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) nach Niederländisch-Indien und der französischen Air France nach Französisch-Indochina. Diese drei Gesellschaften pochen bereits an die Tore Chinas: der Endpunkt Hanoi der Air France liegt nur 800 km von Kanton entfernt und das britische Hongkong ist der chinesischen Küste vorgelagert. Sie stoßen dabei auf die von Osten kommenden Luftverkehrinteressen Japans, dessen Luftlinien sich über Korea nach Manschukuo und nach Schanghai ausstrecken.

Die japanische Verkehrsluftfahrt ist noch wenig entwickelt. Sie hat sich zunächst darauf beschränkt, den Luftweg von Tokio nach Dairen einzurichten und von hier aus das mandschurische Netz, das heute rund 4000 km umfaßt, über Mukden—Charbin bis zur russischen Grenze bei Manschuli anzuschließen. Linien nach dem japanischen Formosa, nach Schanghai und Tsingtau sind geplant und dienen der Einflußnahme Japans in China.

In China selbst haben die Panamerican Airways Fuß gefaßt und betreiben die innerchinesischen Fluglinien von Peiping über Schanghai nach Kanton und von Schanghai nach Tschengtu. Die von der Deutschen Lufthansa und der chinesischen Regierung gegründete „Eurasia" sollte ursprünglich den Anschluß Chinas an die kontinentale Fernostlinie von Europa über Rußland vermitteln. Sie hatte 1931 eine Postlinie nach Manschuli vorgetrieben, mußte jedoch infolge des Eingreifens Japans in der Mandschurei diese Linie nach Westen umlegen: von Schanghai über Lantschau nach Urumtschi, der Hauptstadt von Chinesisch-Turkestan. Von hier aus sollte der Anschluß an das russische Netz hergestellt werden, um einen durchgehenden Verkehr Europa—Ferner Osten aufzunehmen. Auch an dieser Stelle scheiterte die Verwirklichung des großzügigen Plans, der Deutschland mit Schanghai in vier Tagen verbinden würde, an politischen Schwierigkeiten, die seit

1933 von Moskau gemacht wurden. Die Eurasia befliegt z. Z. die innerchinesischen Linien Schanghai—Lantschau (2000 km) und Peiping—Hankau—Kanton (2200 km).

War früher der Raum für die Entwicklung der größten Landmasse der Erde, des Russischen Reichs, das schwerste Hindernis gewesen, so zeigt es sich, daß die Epoche der technischen Verkehrsmittel den früheren Nachteil aufhebt und die politischen und wirtschaftlichen Vorteile der Großräumigkeit erst recht zur Auswirkung bringt. Es läßt sich heute nur ahnen, welche Tragweite diese Entwicklung auch in der Richtung unseres engräumigen, staatlich zersplitterten Europa haben wird. Machte die Transsibirische Eisenbahn gegen Ende des 19. Jahrhunderts den Anfang, so breitet sich heute ein russisches Luftverkehrsnetz aus von Leningrad bis zum Kaukasus, nach Persien, Turkestan, und im Fernen Osten bis nach Wladiwostok, Jakutsk (im Lenagebiet) und nach Petropawlowsk auf der Halbinsel Kamtschatka. All diese an die Süd- und Ostgrenze des Russischen Reichs vorgetriebenen Fluglinien dienen der russischen Asienpolitik, deren Ziel gleichgeblieben ist unter dem Zarenadler und dem Sowjetstern: Vorschieben der russischen Einflußsphäre nach Persien, Afghanistan, Chinesisch-Turkestan, Mongolei und Mandschurei. So bietet der Luftverkehr gerade in Ostasien ein getreues Spiegelbild der politischen Kraftfelder.

Dennoch steht der Luftverkehr in Asien und Afrika heute noch an verkehrswirtschaftlicher Bedeutung und Intensität weit zurück hinter dem in Europa. Mit dem europäischen Luftverkehr kann sich allein messen der nordamerikanische. Die Ursachen liegen hierfür auf der Hand: hier wie dort sind es die stärksten Wirtschaftsgebiete der Erde. Während die Länge des europäischen Netzes größer ist, übertreffen die Beförderungsleistungen des nordamerikanischen Luftverkehrs diejenigen des europäischen um etwa das Doppelte. Die Vereinigten Staaten bilden eine politische und wirtschaftliche Einheit, deren Teilgebiete sich trotz der Großräumigkeit harmonisch ergänzen: der zuerst besiedelte Osten mit höchster Wirtschaftsintensität, die Korn- und Fleischkammer der Mitte, der später „entdeckte" Westen, dessen Entwicklung — abgesehen von seiner Landwirtschaft — erst in den Anfängen steht. Von Ost nach West, wie einst die Wagenzüge der neuen Siedler, wie später die Pazifikbahnen, überqueren die Luftlinien den 5000 km breiten Kontinent. Als Knotenpunkt hat sich Chicago herausgebildet, von dem sich die Strecken nach Westen und Südwesten fächerförmig ausbreiten. Der Verkehr in der Nord-Süd-Richtung — die Entfernung von der kanadischen Grenze zur mexikanischen beträgt rund 3000 km — vollzieht sich in drei Linienzügen: entlang der Küste

Kaliforniens von Seattle über Portland, San Franzisko, Los Angeles nach San Diego; in der Mitte nach dem zukunftsreichen Texas und bis zur Mississippimündung bei New Orleans; an der Ostküste bis zur Südspitze des subtropischen Florida.

Von Brownsville, an der Grenze von Texas gegen Mexiko, und von Miami, an der Südspitze Floridas, greift das Luftverkehrsnetz der Vereinigten Staaten in zwei Strängen nach Mittelamerika über. Der eine Strang folgt der schmalen Festlandbrücke über Mexiko, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costarica, Panama, der andere springt über die Inselkette der Großen und Kleinen Antillen.

Wo diese beiden Stränge den Südamerikanischen Kontinent berühren, bei Christobal in Panama und Trinidad, gegenüber der Küste Venezuelas, öffnen sie sich in großartigem Schwung, folgen den atlantischen und pazifischen Küsten Südamerikas bis Buenos Aires und Valparaiso und reichen sich über die Anden die Hand, so den ganzen gewaltigen Erdteil Südamerika einkreisend. 4 Tage nur brauchen die Flugzeuge der Panamerican Airways, in deren Namen das Programm eines „Pan-Amerika der Luft" enthalten ist, zu der 6200 km langen Strecke von Christobal nach Santiago. Ganz anders als Nordamerika ist diese Landmasse von den bisherigen Verkehrsmitteln noch kaum erschlossen. In das Innere der tropischen Urwälder und subtropischen Steppen dringt bisher nur die Flußschiffahrt auf den großen Stromsystemen des Magdalenenstroms, des Orinoco, des Amazonas, des Parana, während der Verkehr von der schmalen pazifischen Küste nach dem Innern durch den Hochgebirgswall der Kordilleren erschwert wird. Die Eisenbahnen Brasiliens sind meist nur kurze Stichlinien von den Hafenstädten durch das Randgebirge der Ostküste in das Hinterland. Ihre Eindringungstiefe nach dem Innern beträgt nur einige 100 km. Einzig Argentinien verfügt über ein eigentliches Eisenbahnnetz und nur zwischen Buenos Aires und Valparaiso wird der Kontinent überquert von der Andenbahn.

Die geringe Wirtschaftsintensität Südamerikas, das nur die ersten Ansätze einer Industrie aufweist, in der Hauptsache aber ein durch Natur und klimatische Lage bedingtes Gebiet der Rohstofferzeugung und der Landwirtschaft ist und bleiben wird, bietet für den Luftverkehr ein Versuchsfeld ersten Ranges. Auch hier, ebenso wie in den Gebieten starker Wirtschaftsintensität, in Europa und Nordamerika, wird der Luftverkehr als Schnellverkehrsmittel nur für die hochwertige und eilbedürftige Oberschicht des Verkehrsaufkommens in Betracht kommen, nicht für den billigen Massenverkehr. Dieser wird auch in Südamerika,

wie bisher, auf die Küsten- und Flußschiffahrt angewiesen sein. Im Personen- und Postverkehr jedoch tritt das Flugzeug an die Stelle des älteren technischen Verkehrsmittels, der Eisenbahn, und durchbricht so die historische Reihenfolge der Verkehrsmittel, wie wir sie von Europa her gewohnt sind. Das beste Beispiel hierfür ist der Luftverkehr in Kolumbien, der von der deutsch-kolumbianischen Gesellschaft „Scadta" aufgebaut wurde. An die Stelle einer mehrwöchentlichen Dampferreise auf dem Magdalenenstrom trat hier die einhalbtägige Flugverbindung von der Hafenstadt Baranquilla nach der Hauptstadt Bogota. Und es ist nicht verwunderlich, daß hier erstmals der Luftverkehr die Deckung seiner Betriebskosten durch die Verkehrseinnahmen erreicht hat.

So wirkt in den weiten, dünn besiedelten und extensiv bewirtschafteten Räumen Südamerikas das Flugzeug als Schrittmacher der Verkehrserschließung. Erst wenn in einem Gebiet ein weiterer Grad der Intensivierung erreicht ist und damit der kostspielige Bau von Eisenbahnen oder Straßen durch Gebirge und Urwälder lohnend wird, werden Eisenbahn oder Kraftverkehr in ihre Aufgabe eintreten.

Noch aber kann von einem den ganzen Erdball umschließenden Weltluftverkehr nicht gesprochen werden, solange nicht die Luftbrücken über die Ozeane geschlagen sind. Zwischen dem eurasisch afrikanischen Landblock einerseits und dem amerikanischen Landblock anderseits klaffen die Wasserflächen des Atlantik und des Pazifik.

Am weitesten fortgeschritten ist die Verbindung Europa—Afrika—Südamerika. Hier war es zuerst die französische Gesellschaft „Aéropostale", deren Dienst heute von der Einheitsgesellschaft „Air France" übernommen ist, die seit 1928 einen gemischten Flugzeug—Schiff—Flugzeug-Verkehr entlang der Westküste Afrikas, über die schmalste Stelle des Südatlantik zwischen Dakar und Natal, entlang der Ostküste Brasiliens bis Rio eingerichtet hat. Dieser Vorsprung wurde in den letzten Jahren von der Deutschen Lufthansa eingeholt, die unter Benutzung des spanischen Stützpunkts auf den Kanarischen Inseln und des britischen Bathurst den Ozean überfliegt, und in Recife, im brasilianischen Staat Pernambuco, den Anschluß an die Linie des Condorsyndikats nach Rio und Buenos Aires nimmt. Da die Reichweite der Flugboote zunächst noch nicht genügte, um unter allen Umständen einen planmäßigen Postverkehr über das 3200 km lange atlantische Zwischenstück sicherzustellen, wurde eine technische Zwischenlösung durch Benutzung von Katapultschiffen mit Katapulteinrichtung und Stausegel geschaffen. Durch Vorausfahren des Schiffes mit dem Flugboot an Bord wurde die freie Seestrecke verkleinert. Das Stausegel dient zur Anbord-

nahme des auf offenem Wasser gelandeten Flugboots. Im Frühjahr 1935 wurde eine weitere Beschleunigung auf der 14 000 km langen Luftpoststrecke Deutschland—Südamerika dadurch erreicht, daß ein durchlaufender Tag- und Nachtdienst eingerichtet und so die Postlaufzeit zwischen Deutschland und Rio auf 3 Tage, zwischen Deutschland und Buenos Aires auf 3½ Tage verkürzt wurde. Die erste völlige Ozeanüberquerung fand im Mai 1935 statt: ein 10 t-Wal wurde von dem Motorschiff „Schwabenland" vor Bathurst abgeschossen und erreichte in 14¾ Flugstunden die südamerikanische Küste bei Natal. Mit der „Air France" kam im Sommer 1935 eine Vereinbarung zustande, nach der beide Gesellschaften ihre Kurse so legen, daß zweimal wöchentlich eine Verbindung Europa —Südamerika in beiden Richtungen besteht. Daß die Beförderungsleistungen durch diese Verdichtung nicht zurückgehen, sondern stetig ansteigen, beweist, wie stark das Bedürfnis nach einer häufigen Schnellpostverbindung zwischen den beiden Kontinenten ist. Auf den 100 Postflügen, die die Lufthansa bis Sommer 1935 durchgeführt hat, wurden rund 4 Millionen Briefe über den Ozean befördert. Im Herbst 1935 wurde die Strecke von Buenos Aires nach Santiago de Chile verlängert: über die Anden hinweg stellen die Flugzeuge des Condorsyndikats den Anschluß an den Stillen Ozean her und ermöglichen eine durchlaufende Postverbindung zwischen Deutschland und Chile in 4 Tagen. Der Luftschiffverkehr des „Graf Zeppelin" von Deutschland nach Brasilien, der der Personen- und Postbeförderung dient, steht seit Jahren in enger Zusammenarbeit mit dem Flugpostdienst der Lufthansa.

Die Überbrückung des Nordatlantik im planmäßigen Luftverkehr — die Einzelfahrten des deutschen Luftschiffs und die Pionierflüge über den Atlantik des vergangenen Jahrzehnts sind die Vorläufer — steht noch zurück, da die zu überwindende Seestrecke über 4000 km beträgt. Eine Zwischenlösung wurde hier durch die Deutsche Reichspost und Deutsche Lufthansa geschaffen: Die beiden Schnelldampfer „Europa" und „Bremen" des Norddeutschen Lloyd sind mit Katapulten versehen. Das auf dem Dampfer eingesetzte Postflugzeug wird in einer durchschnittlichen Entfernung von 1300 km vor der amerikanischen bzw. englischen Küste von dem Dampfer abgeschossen und fliegt dem Dampfer voraus. Besondere Nachbringeflüge befördern die nach der Abfahrt der Schnelldampfer nach Nordamerika in Köln zusammenlaufende Post mit dem Flugzeug nach dem letzten europäischen Auslaufhafen Cherbourg und übergeben sie dort dem Dampfer. Die mit Nachbringeflügen beförderten Sendungen, die sonst erst einem späteren Dampfer hätten zugeführt werden können, erreichen einen Zeitgewinn

bis zu 4 Tagen. Die Benutzung der Katapultflüge ergibt einen Vorsprung von 2 Tagen. Diese Vorteile wirken sich zusammen so aus, daß die Überführung der Post von Köln nach New York nur 4½ Tage statt 6½ Tage dauert und hierdurch die bisher kürzeste Beförderung mit planmäßigen Verkehrsmitteln über den Nordatlantik erreicht wurde.

Fast alle „Großmächte der Luft" arbeiten an dem Problem des Nordatlantik-Luftverkehrs. Die Deutsche Lufthansa beabsichtigt, auf ihren guten Erfahrungen im Südatlantik aufbauend, im Jahre 1936 auf der Strecke Lissabon—Azoren—Bermudas unter Verwendung ihrer Katapultschiffe als Flugstützpunkte einen Probeflug nach den Vereinigten Staaten auszuführen. Und in Friedrichshafen rüstet sich das neue Luftschiff LZ 129 für die Fahrten über den Nordatlantik.

Für die Überwindung des größten aller ozeanischen Räume, des Pazifik, sind zwei Linienführungen durch die Natur vorgezeichnet: 1. im Norden von Kamtschatka über die Inselreihe der Aleuten nach Alaska, 2. etwa unter dem 30. Grad nördlicher Breite von San Franzisko über Hawai- und pazifische Inselgruppen nach China. Die Panamerican Airways haben die Absicht, Fairbanks, den Knotenpunkt ihres Alaskanetzes, mit Seattle in Kalifornien zu verbinden. Die russische Fluglinie, die in Kamtschatka endet, soll an die Behringstraße verlängert werden, um Anschluß an das amerikanische Netz in Nome auf Alaska zu finden. Damit würde der Ring im Norden des Pazifik geschlossen sein. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß dieser nördliche Weg infolge seiner Nebelhäufigkeit für einen ganzjährigen Verkehr ungünstig ist. Aus diesem Grunde, vor allem aber aus politischen Erwägungen, beabsichtigen die Panamerican Airways einen regelmäßigen Luftverkehr auf der südlichen Route aufzunehmen. Von San Franzisko bis Manila, auf den Philippinen, stehen ihnen in den Inseln Hawai, Midway, Wake, Guam, eigene Flugstützpunkte zur Verfügung. Dies bedeutet, mit der Verlängerung bis Hongkong, eine Gesamtentfernung von 14 000 km. Die größte Seestrecke beträgt 3800 km zwischen San Franzisko und Hawai. Mit dieser Linie, die wie ein Pfeil in das Herz Ostasiens zielt, melden die Vereinigten Staaten ihren machtpolitischen Anspruch an, auch in Zukunft, trotz der an die Philippinen gewährten Autonomie, bei der Entwicklung der Dinge im ostasiatischen Raum gewichtig mitzureden. Die Front richtet sich dabei gegen den wachsenden Imperialismus Japans, das die „offene Tür" in China zum Schaden der dort investierten Wirtschaftsinteressen Amerikas gefährdet.

So wird es die Aufgabe des nächsten Jahrzehnts sein, die noch offenen Lücken im Weltluftverkehr über den Atlantik und Pazifik hinweg zu schließen.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs wurde als Aufgabe der Technik die Verbesserung und Verbilligung hingestellt. Die Verbesserung umfaßt die Steigerung der Flugleistungen (Schnelligkeit, Flugbereich, Steiggeschwindigkeit, Gipfelhöhe), der Flugeigenschaften (z. B. Eigenstabilität, geringe Landegeschwindigkeit) sowie die Erhöhung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit.

Die gegebenen technischen Leistungen bilden die Grundlage für Streckennetz, Flugplan und Betriebsführung. Die Forderungen, die der Verkehr stellt, sind richtungweisend für die Entwicklung der Flugtechnik. Geschwindigkeit, Steigvermögen, Tragvermögen, d. h. das Verhältnis zwischen zahlender Nutzlast und totem Gewicht, sollen vergrößert werden. Aber umgekehrt öffnet jede neue technische Erfindung und Verbesserung neue Wege für den Verkehr. So stehen Technik und Verkehr in enger Wechselwirkung, beide sich befruchtend und zu Höchstleistungen anspornend.

Bei der Stellung der technischen Aufgaben im Verkehrsflugzeugbau muß man sich vor Augen halten, daß die Flugleistungen in einem bestimmten Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen. Die besondere Betonung einer Eigenschaft, z. B. der Geschwindigkeit, geht auf Kosten der anderen, z. B. der Nutzlast oder der Reichweite. Die Erhöhung der Nutzlast fordert u. a. die Vergrößerung des Tragwerks und diese kann wieder die Geschwindigkeit und die Starteigenschaften beeinträchtigen. So stellt der Entwurf eines jeden Flugzeugmusters ein technisches Kompromiß dar.

Da Holz in seinen Maßen beschränkt ist und wegen mangelnder innerer Gleichmäßigkeit bei großen Abmessungen in schwieriger Arbeit zusammengesetzt werden muß, brachte es die zunehmende Größe der Verkehrsflugzeuge mit sich, daß man sich dem Metall als Baustoff zuwandte. Bauteile als Metall können in allen Stärken hergestellt werden und besitzen eine große Gleichmäßigkeit. Der erste Schritt in dieser Richtung war der Gemischtbau, der durch gleichzeitige Verwendung von Stahl und Holz gekennzeichnet ist. Beim Rumpf werden hierbei z. B. Stahlrohre verwandt, die mittels des Schweißverfahrens zu einem einheitlichen Gebilde zusammengefügt werden. Das Holz wird vor allem für den Bau der Flächen verwandt. Der Gemischtbau gestattet eine gute Verfolgung des Kräfteverlaufs in den einzelnen Bauteilen, zeichnet sich durch schnelle Instandsetzungsmöglichkeit, billige Herstellung und geringes Gewicht aus.

Als weitere Entwicklungsstufe ist der Ganzmetallbau anzusehen, für den heute in erster Linie Duralumin verwandt wird, das 2½ mal leichter ist als Stahl und dennoch die Festigkeit der im Brückenbau benutzten Stähle überschreitet. Bei weiterer Steigerung der Flugzeuggrößen kommt der Ersatz des Duralumins durch Stahl, besonders für stark beanspruchte Bauteile, in Betracht.

Mit der Einführung neuer Baustoffe war es der Flugzeugtechnik möglich, die einzelnen Flugzeugteile als kräfteübertragende Glieder klar herauszubilden und das Kräftespiel in ihnen weitgehend zu übersehen und zu beherrschen. Während man früher beim Bau von Flugzeugen vornehmlich von ruhenden Lasten ausging, hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß der Erforschung des dynamischen Verhaltens in der Luft, insbesondere derjenigen Flugzeugteile, die Vibrationen und Schwingungen ausgesetzt sind, besondere Sorgfalt zuzuwenden ist.

Von einem neuzeitlichen Verkehrsflugzeug wird verlangt, daß es im Reiseflug bei richtiger Trimmung und beim Loslassen aller Steuer in normale Fluglage und Fluggeschwindigkeit, bei abgedrosseltem Motor in den normalen Gleitflug übergeht. Bei Vollgas muß es leicht steigen. Dann kann selbst bei Steuerbruch ein Unfall vermieden werden. Noch wichtiger ist diese Flugeigenschaft beim Wolken- und Nebelflug, da dann der Führer durch Loslassen aller Steuer mit Hilfe des Gashebels die gewünschte richtige Fluglage halten kann. Diese Flugeigenschaften sind an folgende Voraussetzungen gebunden:

1. Das Flugzeug muß nach bestimmter Vorschrift beladen werden.
2. Das Flugzeug muß um jede Flugachse ausgeglichen sein. Diese Bedingung wird z. B. beim Höhenleitwerk dadurch erreicht, daß die Höhenflosse verstellbar ist.
3. Das Flugzeug muß um alle Achsen eigenstabil sein, d. h. die Neigung haben, nach Störung des Gleichgewichts stets in die normale Fluglage zurückzukehren. Diese Forderung wird durch entsprechende Bemessung und aerodynamische Durchbildung des Leitwerks, der Tragflächen und des Rumpfes erfüllt.

Da eigenstabile Flugzeuge die Neigung haben, sich auf eine bestimmte Fluglage selbst einzustellen, setzen sie der Steuerbewegung größeren Widerstand entgegen, als unstabile. Auch die wachsende Größe der Flugzeuge erfordert stärker wirkende Steuer. Anderseits muß ein Flugzeug feinfühlig gesteuert werden, um nicht den Führer zu ermüden. Diese Forderung wird durch Ruderausgleich (z. B. Anbringung von Ausgleichslappen, Ausgleichsflächen) erreicht, so daß heute die größeren

Flugzeuge sich ebenso leicht steuern lassen wie die kleineren. Eine ausreichende Steuerwirkung ist besonders auch bei geringer Fluggeschwindigkeit, z. B. bei der Landung, erforderlich.

Von der verkehrswirtschaftlichen Seite aus wurde als wichtigste Aufgabe die Erhöhung der Geschwindigkeit bezeichnet, um den Vorsprung des Flugzeugs als Schnellverkehrsmittel zu vergrößern. Hierfür ist es notwendig, alle Teile aerodynamisch so durchzubilden, daß der glatte Abfluß der Luft nicht gestört wird. Der schädliche Widerstand aller nicht dem Auftrieb dienenden Bauteile (Motor, Fahrgestell, Verspannung, Leitwerk) muß durch entsprechende Formgebung verringert werden. Die Verfolgung dieses Gedankens endet mit dem „fliegenden Flügel", d. h. einem Flugzeug, bei dem alle schädlichen Widerstand erzeugenden Teile einschließlich Kabine und Triebwerk in die tragende Fläche verlegt sind. Welche großen Erfolge allein durch aerodynamische Verbesserung, ohne Steigerung der Motorleistung, gerade in den letzten Jahren erreicht wurden, beweisen die Schnellflugzeuge, deren Reisegeschwindigkeit über 350 km/Std. liegt, wie die Heinkel 111, die Anfang 1936 herausgebracht wurde. Da das Fahrgestell in der Luft nur schädlichen Widerstand erzeugt, ist es im Fluge einziehbar.

Anderseits verlangt die Sicherheit, daß die Geschwindigkeit bei der Landung möglichst gering ist, um auch bei kleinen Flugplätzen mit einem kurzen Auslauf auszukommen. Die Aufgabe, eine geringe Landegeschwindigkeit trotz hoher Fluggeschwindigkeit zu erreichen, kann durch verschiedene Vorrichtungen gelöst werden: z. B. durch den Spalt- oder Düsenflügel, durch Flügelendklappen oder durch Flugzeuge mit veränderlicher Tragfläche. Der Auslauf am Boden selbst wird durch Rad- oder Spornbremsen verringert. Das „Windmühlenflugzeug", das drehende Tragflächen besitzt, weist der Entwicklung einen neuen Weg.

Der Rumpf des Flugzeugs dient der Unterbringung der Besatzung, der Reisenden, der Ladung. Der Führerstand liegt bei fast allen Landflugzeugen vor dem Fluggastraum. Der Führer muß von seinem Platz aus den Flugweg völlig übersehen können und vor Witterung geschützt sein. Der Führerstand ist daher bei neuzeitlichen Flugzeugen durch Fenster geschlossen, wobei man gleichzeitig aerodynamischen Forderungen Rechnung trägt. Alle wichtigen Instrumente müssen von der Besatzung übersehen werden können, und zwar befinden sich die Navigationsinstrumente vor dem Führer, die Instrumente zur Überwachung des Triebwerks vor dem Flugmaschinisten. Die Bedienungshebel für das Triebwerk und die Flossenverstellung sind von beiden gleichzeitig zu betätigen.

Bei Verkehrsflugzeugen, die vorwiegend der Beförderung von Reisenden dienen, wird auf die Gestaltung der Kabine besonderer Wert gelegt. Die Kabine muß den Fluggästen so viel Raum bieten, daß sie während des Fluges aufstehen und umhergehen können. Die Sessel sind meist in der Flugrichtung angeordnet und die Rücklehnen verstellbar, weil es angenehm ist, bei längeren Flügen sich in Schräglage ausruhen zu können. Auf die Lüftung wird besonderer Wert gelegt, um verbrauchte Luft abzusaugen und Frischluft zuzuführen. Die Flugzeuge müssen mit Heizung versehen sein, so daß auch beim Fliegen im Winter oder in großen Höhen eine besondere Bekleidung nicht erforderlich ist. Ein Raum dient nur für das Verstauen von Gepäckstücken, Post und Fracht. Es ist die Frage, ob die Zukunftsentwicklung zu einer weiteren Größensteigerung führen wird. Vom verkehrswirtschaftlichen Standpunkt aus scheint dies zur Zeit nicht erforderlich, da die heute im Reisedienst eingesetzten Großflugzeuge sowohl der Betriebssicherheit als auch der Bequemlichkeit der Reisenden genügen. Bei starker Nachfrage erscheint es zweckmäßiger, durch mehrere Flugzeuge den Dienst zu verdichten, als dauernd ein größeres Flugzeug einzusetzen, das nur bei gelegentlicher Verkehrsspitze voll ausgelastet ist. Auch muß berücksichtigt werden, daß die Forderung der Geschwindigkeitssteigerung in einem gewissen Gegensatz zu der Forderung der Bequemlichkeit steht, da der Fluggastraum aus aerodynamischen Gründen sich in den schmalen und schnittigen Rumpf einpassen muß.

An das Seeflugzeug, das der Träger des Verkehrs über die Ozeane ist, müssen besonders hohe Anforderungen in bezug auf Reichweite und Seefähigkeit gestellt werden. Die Beanspruchung des Bootes oder der Schwimmer beim Abflug und bei der Landung in Seegang ist groß. Es war bisher möglich, Seeflugzeuge zu bauen, die einem Seegang von der Stärke 4 bis 5 gewachsen sind. Die Form der Schwimmkörper muß einerseits einen kurzen Start, anderseits ein leichtes und weiches Einsetzen bei der Landung ermöglichen. Die Beanspruchung, die das mit Betriebsstoff vollbelastete Flugboot beim Abflug vom Wasser erfährt, wird durch das Abschießen von einem Katapult vermieden. Mit den Anforderungen an die Seefähigkeit kann man in dem Maße heruntergehen, in dem die Betriebssicherheit der Mehrmotorenanordnung so erhöht ist, daß das Flugzeug auch bei Ausfall eines Motors oder mehrerer Motoren seinen Weg bis zum nächsten Hafen fortsetzen kann, um auf einer geschützten Wasserfläche zu landen. Große Aufmerksamkeit ist bei Seeflugzeugen der Korrosion zuzuwenden, d. h. der Erscheinung,

daß in der salzhaltigen Luft und im Seewasser die im Flugzeugbau verwendeten Leichtmetalle stark angegriffen werden, wenn sie nicht durch besonderen Anstrich oder andere Verfahren geschützt sind.

Die Sicherheit im Luftverkehr ist in erster Linie abhängig von der Zuverlässigkeit des Triebwerks. Die meisten Unregelmäßigkeiten im Betrieb sind auf Motorstörungen zurückzuführen. Der schnellaufende, empfindliche Verbrennungsmotor unterliegt starken Beanspruchungen. Jedes Flugzeug bedarf zur Erhaltung seiner Schwebefähigkeit einer bestimmten Mindestleistung der Motoren. Überschüssige Kraft kann zum Steigen des Flugzeugs oder zur Vergrößerung der Geschwindigkeit verwendet werden.

Ein Motor, der stets mit Vollgas betrieben wird, nutzt sich verhältnismäßig schnell ab und ist in größerem Umfang Störungen unterworfen. Die Sicherheit erfordert daher, daß der Motor geschont, d. h. gedrosselt wird. Es liegt hier der gleiche Vorgang vor, wie bei anderen Verkehrsmitteln. So fährt der Kraftwagen im Durchschnitt nur mit etwa 30 % seiner vollen Leistung. Man ist daher bestrebt, bei Verkehrsflugzeugen den Kraftüberschuß zur Schonung des Motors möglichst zu steigern, soweit dies aus wirtschaftlichen Gründen möglich ist. Anderseits verlangt der Gesichtspunkt der Gewichtsersparnis, der den Flugzeug- und Motorenbau beherrscht, ein möglichst günstiges Verhältnis zwischen Motorgewicht und -leistung, also Beschränkung in den Abmessungen der Motorteile und Verwendung leichter Baustoffe. Diese Gewichtsverminderung findet ihre Grenze in der Zuverlässigkeit des Motors. Solange noch mit Motorstörungen zu rechnen ist, wird die Sicherheit erhöht durch Unterteilung des Triebwerks in mehrere Motoren, deren Kraftreserve so groß ist, daß der Ausfall eines Motors durch die Steigerung der Leistung der übrigen Motoren ausgeglichen werden kann. Dies führte zum Bau von drei- oder mehrmotorigen Verkehrsflugzeugen, die bei Störung eines Motors ihren Flug ohne Unterbrechung fortsetzen können. Um Störungen während des Fluges zu beheben, muß das Triebwerk für die Wartung zugänglich sein, eine Forderung, die nur bei sehr großen Flugzeugen erreichbar ist. Die Frage, ob der wassergekühlte oder der luftgekühlte Motor vorzuziehen ist, kann nicht grundsätzlich entschieden werden, da jede Bauart ihre Vorzüge hat und für bestimmte Aufgaben besonders geeignet ist.

Die hohen Beanspruchungen, denen die Kurbelwelle des Motors durch Drehschwingungen ausgesetzt ist und die früher zu Kurbelwellen-

brüchen führten, wurden durch Einschaltung von Schwingungsdämpfern ausgeglichen.

Luftschrauben aus Holz sind empfindlich gegen Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen. Man ist daher zu Luftschrauben aus Metall übergegangen. Bei den Metalluftschrauben ist es durch das Mittelstück möglich, die Blätter entsprechend den Flugerfordernissen einzustellen. Mit einer gut abgestimmten Luftschraube lassen sich aus dem Flugzeug verbesserte Leistungen herausholen. Von der Verstellbarkeit auf Stand ist zu unterscheiden die Verstellbarkeit während des Fluges, die in großen Höhen von besonderer Bedeutung ist. Da sich der Wirkungsgrad der Luftschraube durch eine langsamere Umdrehung erhöht, wird die Kraft von der schnellaufenden Kurbelwelle bei vielen Motoren durch ein Untersetzungsgetriebe etwa im Verhältnis 1,6 : 1 bis 2 : 1 auf die Luftschraube übertragen.

Die Geschwindigkeit kann durch Ausnutzung der hohen Luftschichten mit geringerem Luftwiderstand gesteigert werden. Die erste technische Voraussetzung für den Höhenflug ist eine Kraftanlage, deren Leistung unabhängig von der Luftdichte gleichbleibt. Diese Aufgabe wird durch Vorverdichter mit Gebläse oder mechanischem Antrieb gelöst. Die zweite Voraussetzung ist eine Luftschraube, deren „Steigung" entsprechend der mit der Höhe abnehmenden Luftdichte verstellt werden kann.

Die verhältnismäßig geringe Brennstoffausnutzung und die hohen Betriebskosten beim stark beanspruchten Benzin-Benzolmotor lenkten die Aufmerksamkeit frühzeitig auf die unter dem Namen Dieselmotor bekannte Schwerölmaschine. Nachdem in den vergangenen Jahren in allen größeren Ländern an der Entwicklung einer solchen Kraftquelle gearbeitet worden ist, steht man heute unmittelbar vor ihrer Betriebsreife. Schon 1935 waren mehrere Verkehrsflugzeuge der Lufthansa mit Schwerölmotoren ausgestattet. Die Verbesserung, die hierdurch im Antrieb eintritt, wird durch folgende Vorzüge des Schwerölmotors gekennzeichnet: größerer thermischer Wirkungsgrad, daher geringerer Verbrauch je Leistungseinheit und als Folge: eine größere Reichweite des Flugzeugs, ferner größere Wirtschaftlichkeit des Fluges, da Rohöl billiger ist als Benzin.

Durch den Luftozean ziehen die Wege der Verkehrsflugzeuge. Es ist bekannt, daß sich in dem unteren Teil dieser Lufthülle, die die Erde umgibt, die Vorgänge abspielen, die wir als Wetter bezeichnen. Die

Luft ist keine gleichmäßig ruhende Masse, sondern in ständiger Bewegung und den Veränderungen des Luftdrucks, der Temperatur und der Feuchtigkeit unterworfen. Die Wettervorgänge sind für den Luftverkehr von größerer Bedeutung als die Strömungen des Meeres für die Seeschiffahrt.

Unter den Witterungseinflüssen, die den Luftverkehr unter Umständen behindern können, sind zu nennen: Nebel, Wolken, Niederschläge, Sturm, Gewitter und Vereisung. Niederschläge in Form von Regen stören, wenn sie nicht außerordentlich heftig sind, den Luftverkehr nicht. Bei Schneetreiben wird die für einen Flug notwendige Sicht stark herabgemindert. Stürme treten in Mitteleuropa selten als Orkane auf, die dem Luftverkehr hinderlich sind. Die Eigengeschwindigkeit der neuzeitlichen Verkehrsflugzeuge ist so groß, daß auch bei heftigem Gegenwind der Flug durchgeführt werden kann. Bei sehr großer Geschwindigkeit des Gegenwinds wird naturgemäß die Reisedauer verlängert, in der umgekehrten Richtung dagegen verkürzt. Es hat sich auf Grund langjähriger Erfahrungen erwiesen, daß die Festigkeit und die Steuerfähigkeit der Verkehrsflugzeuge jedem Sturm gewachsen sind. Gewitter, in Mitteleuropa meist örtliche Störungen, können leicht erkannt und umflogen werden. Breite Gewitterfronten mit großer Tiefenausdehnung sind selten. Sie zwingen zur Vorsicht, da sie häufig in beträchtliche Höhen hinaufreichen und sich dann nicht überfliegen lassen. Obwohl oft Gewitter durchflogen werden, ist bisher noch kein Fall festgestellt worden, in dem ein Flugzeug in der Luft durch Blitz zum Absturz gebracht wurde. Wohl aber sind elektrische Entladungen, besonders bei aushängender Antenne, vorgekommen. Während also Regen, Sturm und Gewitter den Flugverkehr nur in Ausnahmefällen behindern können, stört auch heute noch der Nebel die Regelmäßigkeit, besonders wenn es sich um ausgedehnte Nebelgebiete handelt, die in Mitteleuropa im Winter auftreten. Niedere und dichte Wolkenschichten, die in gebirgigen Gegenden auf dem Boden aufliegen, haben die gleiche Wirkung wie Nebel. Aber es ist auf Grund der bisherigen Fortschritte in der Navigation und in den Blindflugeinrichtungen zu erwarten, daß auch dieser letzte und böseste Feind des Fliegens in absehbarer Zeit überwunden sein wird.

Wassertröpfchen von Nebel oder Wolken können sich bis zu etwa 20 Grad unter Null abkühlen, ohne zu gefrieren. Wenn jedoch solche unterkühlten Wasserteilchen das Flugzeug berühren und dadurch erschüttert werden, frieren sie fest und setzen oft ganze Eiskrusten an

(Vereisung). Außer der Gewichtsbelastung und der Profiländerung stellt sich in diesem Fall auch eine starke Rauheit der Oberfläche ein; die Flugeigenschaften werden so herabgesetzt, daß eine vorzeitige Landung geboten ist. Die Vereisungsgefahr besteht vor allem im Winter bei raschem Wetterumschlag von Frost- zu Tauwetter. Technische Maßnahmen, um der Vereisung vorzubeugen oder die sich bildende Kruste mechanisch zu entfernen, werden zur Zeit erprobt. Die beste Vorbeugung jedoch ist die Kenntnis der Vereisungsgefahr für den Flugzeugführer, der in solchen Fällen die Luftschichten meiden wird, in denen die Wahrscheinlichkeit der Vereisung besteht. Auch für diesen Fall, wie allgemein für den Flug durch Wolken, sind Schnelligkeit, gute Steiggeschwindigkeit und gute Eigenstabilität eines Flugzeugs besonders wertvoll.

Von größerer Tragweite vielleicht, als die zunächst in die Augen springende Steigerung der Geschwindigkeit sind die Fortschritte, die in den letzten Jahren in der Wetterbeherrschung gemacht wurden. Diese Fortschritte bewegen sich in der Richtung der Flugsicherung durch Wetter- und Funkdienst, sowie des Fliegens ohne Bodensicht und ohne natürlichen Horizont.

Der Flugwetterdienst hat die Aufgabe, die Bewegungen und Veränderungen im Luftmeer zu erforschen und dem Flieger die notwendigen Unterlagen zu verschaffen, um einen Flug weitgehend vom Wetter unabhängig zu machen. Hierzu sind kurzfristige Vorhersagen erforderlich, die räumlich scharf umgrenzt sind und besonders die Sichtverhältnisse, die Wolkenverteilung und den Wind genau erfassen. Der allgemeine Wetterdienst zeichnet an Hand von dreimal täglich erstatteten Wettermeldungen Wetterübersichtskarten von ganz Europa. Aus dem Vergleich der aufeinander folgenden Wetterkarten lassen sich Schlüsse für die Vorhersage des Wetters ableiten. Dieser allgemeine Wetterdienst wird für die besonderen Bedürfnisse des Luftverkehrs ergänzt durch besondere Flugwetterwarten, die mit Meteorologen besetzt sind und auf den Flughäfen mit den Flugleitungen und Flugfunkstellen zusammenarbeiten. Nach einem international festgelegten Sendeplan werden die Sammelmeldungen der Gruppenwetterwarten drahtlos verbreitet, und zwar die regelmäßigen Meldungen alle drei Stunden, die Sonder- und Gefahrenmeldungen alle halbe Stunden. Geben die Wetterkarten von Europa die großen Züge der Wettergestaltung, so kann man aus den Sonderwetterkarten des Flugwetterdienstes einen Einblick in die Feinstruktur des Wetters auf den Flugstrecken gewinnen.

Um auch regelmäßige Messungen aus den höheren Luftschichten zu erhalten, steigen an besonderen Wetterflugstellen täglich Wetterflugzeuge mit Meteorologen bis in Höhen von 6000 m auf. Mit Hilfe von Registrierinstrumenten werden genaue Messungen über Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit gewonnen und die Sicht, Wolkenverteilung, Böigkeit u. a. beobachtet.

Vor jedem Start erhalten die Flugzeugführer von der Flugwetterwarte eine Wettervorhersage für ihre Strecken in schriftlicher Form (Wetterzettel), die genaue Angaben über Sicht, Wolkenhöhe und -art, Bedeckung, Windrichtung und -stärke usw. enthält. Auch während des Fluges kann jederzeit durch Funk die Wetterlage von den nächsten Flughäfen eingeholt werden.

Der Funkverkehr von Bodenstelle zu Bodenstelle, von Bodenstelle zum Flugzeug und von Flugzeug zu Flugzeug ist die wichtigste Grundlage der Flugsicherung. Ohne die Funkeinrichtung wäre die planmäßige und sichere Durchführung von Flügen ohne Erdsicht, wie sie heute zur Alltäglichkeit geworden ist, nie möglich gewesen. Auf drahtlosem Wege kann die Besatzung während des Fluges sich mit anderen Flugzeugen auf derselben Strecke über das Wetter und den günstigsten Flugweg verständigen, Nebelgebiete oder Gewitterzonen über- oder umfliegen. Meldungen über technische Störungen und beabsichtigte Zwischenlandungen werden dem nächsten Flughafen mitgeteilt, Start- und Landemeldungen planmäßig abgesetzt. Jedes Flugzeug meldet durch Funk von Zeit zu Zeit seinen Standort, so daß die Flugleitungen über die Bewegungen der Flugzeuge in ihrem Bezirk stets unterrichtet sind. Zu diesem Vorteil der Nachrichtenverbindung tritt die Bestimmung des Standorts und des Kurses durch den Funkdienst, die sogenannte Funkpeilung. Nach dem System der Fremdpeilung werden die vom Flugzeug gesandten Wellen durch zwei Bodenpeilstellen angeschnitten, aus dem Schnittpunkt der Peilstrahlen wird der Standort festgestellt und dem Flugzeug übermittelt. Das Verfahren der Eigenpeilung, für das ein Bordpeilgerät in das Flugzeug eingebaut ist und bei dem der Flugfunker selbst peilt, bietet den Vorteil, daß die Besatzung, so oft sie will und ohne den übrigen Funkverkehr zu belästigen, die an bestimmten Standorten stehenden Funkfeuer oder anderen Sender anpeilen kann. Besonders für lange Strecken über See, bei denen eine gut eingespielte Bodenorganisation nicht zur Verfügung steht, ist der Bordpeiler ein unentbehrliches Navigationsmittel.

Das Fliegen ohne Bodensicht wird erforderlich, wenn Wolken, starker Dunst, Nebel oder Dunkelheit eine Orientierung durch Vergleich von Karte und Erdoberfläche unmöglich machen. Auch wenn derartige Witterungsverhältnisse nicht vorliegen und ein Flug mit Bodensicht möglich wäre, ist oft für die Durchführung eines Fluges größere Sicherheit gewährleistet, wenn über die Wolken gegangen wird. Es kann sich z. B. bei einem Flug über Gebirge empfehlen, nicht den Tälern entlangzufliegen, sondern die über den Bergkämmen lagernde Wolkenschicht zu durchstoßen, um über den Wolken den Flug fortzusetzen. Abgesehen von der Sicherheit bietet ein solcher Flug auch für die Reisenden größere Bequemlichkeit, da die Turbulenz der Luft unter den Wolken am stärksten ist, in größeren Höhen aber die Luftströmungen ausgeglichen und ruhig sind.

Von diesem sogenannten „Blindfliegen" wird immer mehr Gebrauch gemacht, denn nur auf diese Weise ist es möglich, die verschiedenartigen und örtlich wechselnden Wetterlagen zu überwinden und eine große Regelmäßigkeit zu erzielen. Je weniger Zwischenlandungen notwendig sind, desto leichter wird die Durchführung einer langen Strecke. Denn es treten oft Fälle ein, in denen der Abflug im Anfangshafen und die Landung im Endhafen einwandfrei erfolgen können, jedoch auf der Strecke, z. B. wegen Nebels oder aufliegender Wolken Landungen unmöglich sind. Würde dann in die Strecke eine planmäßige Zwischenlandung eingeschaltet sein, so müßte unter Umständen auf den ganzen Flug verzichtet werden.

Das Fliegen ohne Bodensicht stellt die Besatzung vor zwei Aufgaben. Da eine Ortung durch Vergleich des Geländes mit der Karte unmöglich ist, muß das Flugzeug seinen Weg, wie das Schiff auf hoher See durch Navigation finden. Dazu tritt für das Flugzeug die zweite Aufgabe, in richtiger Fluglage durch das Luftmeer zu steuern. Die Entwicklung der Instrumente ist so weit fortgeschritten, daß für beide Aufgaben zuverlässige Hilfsmittel vorhanden sind.

Die Flugrichtung wird in erster Linie nach dem Kompaß bestimmt. Da der Führerstand in der Nähe der störenden Stahl-Eisenmassen der Motoren liegt, werden in jüngster Zeit Fernkompasse verwendet, bei denen der eigentliche Kompaß an einer magnetisch günstigen Stelle, z. B. im hinteren Teil des Rumpfes, liegt und die Anzeige zum Führerstand fernübertragen wird.

Die Navigationsgeräte geben dem Führer des Flugzeugs die Unterlagen zur Ermittlung der Windrichtung und der Windstärke, der Geschwindigkeit über Grund, des Standorts und des einzuschlagenden Kurses. Besondere Abtriftmesser sind im Gebrauch. Auf den großen Übersee- und Überlandlinien muß die astronomische Ortsbestimmung die terrestrische Navigation ergänzen.

Die Feststellung der jeweiligen Flughöhe über dem Boden ist wichtig, weil diese beim Überfliegen von Bergen oder beim Landen genau in Rechnung gestellt werden muß. Als Höhenmesser werden barometrische Geräte verwendet, die auf der Messung des Luftdrucks beruhen. Die Schwankungen des Luftdrucks infolge der Wetterlage werden während des Fluges durch Funk übermittelt und durch Barometerkorrektur am Höhenmesser ausgeschaltet. Höhengeräte, die auf akustischem (z. B. das Echolot) oder elektrischem Prinzip beruhen, sind in der Entwicklung. Es ist klar, daß gerade für Nebellandungen die auf Meter genaue Anzeige der Höhe über dem Boden wesentlich ist.

Von der Geschwindigkeit des Flugzeugs hängt die Schwebefähigkeit und Steuerfähigkeit ab. Zur Anzeige der Geschwindigkeit dient der Fahrtmesser (Staudruckmesser). Andere Hilfsgeräte zeigen die Längs- und Querneigung des Flugzeugs an. Von besonderer Bedeutung für den Wolkenflug sind Kreiselgeräte, die teils als künstlicher Horizont arbeiten, wenn Nebel oder Dunkelheit die Beobachtung des natürlichen Horizonts nicht gestatten, teils als Wendezeiger, die erkennen lassen, ob die Fluglage des Flugzeugs richtig ist, z. B. ob es hängt, schiebt oder kurvt. Durch Einbau einer automatischen Steuerung endlich wird der Flugzeugführer von der Einhaltung des Kurses und der Fluglage weitgehend entlastet und damit für die eigentliche Navigation frei.

Die Landung ohne Bodensicht auf Flughäfen, über denen Nebel oder niedrigste Wolken lagern, ist die letzte und schwierigste Aufgabe. Als Zwischenlösung hat sich ein Verfahren herausgebildet, bei dem das in den Wolken anfliegende Flugzeug durch rasch aufeinanderfolgende Peilungen entlang einer hindernisfreien Peilschneise in den Flughafen hineingelotst wird. Dies Verfahren setzt einen hohen Ausbildungsstand und eine gute Zusammenarbeit von Besatzung und Bodenstelle voraus. Ein rein technisches Verfahren, das menschliche Unzulänglichkeiten ausschaltet, wurde in der letzten Zeit entwickelt: in der Landerichtung wird eine Funkbake aufgestellt, die in bestimmter Richtung und Neigung Ultrakurzwellen sendet und an deren Leitstrahl sich das Flugzeug ohne Bodensicht bis zur Landung herantastet.

Überblickt man die Entwicklung der Flugtechnik einerseits, die Ausbreitung des Luftverkehrs anderseits, so erkennt man, daß beide miteinander Schritt halten, daß aber beide in stürmischem Tempo vorwärtseilen. Denn noch nicht zwei Jahrzehnte sind verflossen, seitdem die Geburtsstunde des Luftverkehrs nach Beendigung des großen Krieges geschlagen hat. Das Flugzeug als jüngstes Verkehrsmittel wuchs mit den Aufgaben, die ihm Mensch und Wirtschaft stellten. Dank seiner in der Geschwindigkeit liegenden Überlegenheit überwindet es den verkehrsfeindlichen Raum und ergänzt sinnvoll die anderen älteren Verkehrsmittel. Aber die Entwicklung des Luftverkehrs ist nicht abgeschlossen, noch liegen in weiter, nebelhafter Ferne die Grenzen, die auch ihm von der Natur gesetzt sind. Noch ist alles in ihm Bewegung und leidenschaftliches Ausgreifen in die Zukunft.

Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1933.

Von

Ministerialrat **Dr. Teubert.**

Wenn auch über die Entwicklung der Straßenbahnen im Deutschen Reich in den letzten Jahren wiederholt in Fachzeitschriften berichtet worden ist, so handelte es sich doch meist nur um Mitteilungen über den Umfang des Personenverkehrs oder über die Ergebnisse einzelner Bahnbetriebe; denn eine erschöpfende Erhebung über die Ausdehnung, den Wagenpark, die Betriebs- und Verkehrsergebnisse sowie über die finanzielle Lage sämtlicher deutscher Straßenbahnen ist zuletzt für das Jahr 1913 durchgeführt und im Jahr 1914 in der Zeitschrift für Kleinbahnen veröffentlicht worden. Diese Statistik erstreckte sich damals sowohl auf die Straßenbahnen als auch auf die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Die Lücke, die durch die Einstellung der Kleinbahnstatistik eintrat, wurde in der Nachkriegszeit um so mehr empfunden, als die finanzielle Lage zahlreicher Straßen- und Kleinbahnen, besonders infolge des Tiefstandes der Wirtschaft und des Wettbewerbs der Kraftfahrzeuge immer ungünstiger wurde und die Hilfe der öffentlichen Hand zur Aufrechterhaltung des Betriebs immer mehr in Anspruch genommen werden mußte.

Die Bemühungen zur Wiedereinführung einer umfassenden Statistik hatten den Erfolg, daß erstmalig für das Jahr 1933 nach Angaben der Bahnunternehmungen im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Statistik der Kleinbahnen bearbeitet und Ende 1935 veröffentlicht wurde. Die Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ist als Abschnitt III des Bandes 54 der Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich erschienen, während die Statistik der Straßenbahnen in einem besonderen Band herausgegeben wurde, da die Straßenbahnen infolge des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 nicht mehr als Kleinbahnen gelten. Dieser Band, der von der Verlagsbuchhandlung E. S.

Entwicklung der Straßenbahnen.

	1913	1913 neues Gebiet	1929	1930	1931	1932	1933	1933 v. H. 1913 neues Gebiet	1933 v. H. 1929
Betriebslänge . . . . . km	5 114	4 725	6 450	6 433	—	—	5 751	121,6	89,2
beförderte Personen . . . . . Mill.	2 954	2 847	4 293	3 721	3 157	2 685	2 440	85,9	57,0
beförderte Güter . . . . . 1000 t	1 783	1 583	1 857	1 666	1 276	1 002	1 118	70,6	60,1
dagegen:									
a) beförderte Personen im Stadt- u. Vorortverkehr d. Kraftfahrlinien . . . . . Mill.	—	—	405	360	275	211	193	—	47,8
Bestand an Kraftomnibussen im Reich	60 876	55 000	10 593	11 984	12 103	11 274	11 390	1 228,0	107,8
übrigen Personenkraftwagen im Reich			422 612	489 270	510 840	486 001	510 819		120,0
b) Kleinbahnen, Deutsche Reichsbahn u. Private Eisenbahnen zusammen:									
beförderte Personen . . . . . Mill.	2 005	1 821	2 204	2 033	1 752	1 447	1 372	75,3	62,3
beförderte Güter . . . . . Mill. t	592	529	574	475	386	332	366	69,1	63,8

Mittler & Sohn vertrieben wird, enthält neben den Straßenbahnen eine Statistik der Bahnen besonderer Bauart, wie Seilbahnen und Zahnradbahnen. Bevor auf die Ergebnisse dieser Statistik näher eingegangen wird, sei kurz die Verkehrsentwicklung bei den Straßenbahnen in den letzten Jahren und gegenüber der Vorkriegszeit betrachtet.

Während sowohl bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen als auch bei der Reichsbahn im Jahre 1933 die Gesamtstreckenlänge wesentlich geringer war als im Jahre 1913 im alten Reichsgebiet, hat die Ausdehnung des Straßenbahnnetzes den damaligen Umfang überschritten. Das liegt zum Teil daran, daß durch die Gebietsabtretungen infolge des Versailler Vertrags von den Straßenbahnen ein geringerer Anteil als von den Eisen- und Kleinbahnen verlorenging, vor allem aber daran, daß das Straßenbahnnetz noch erheblich ausgebaut wurde. Von 1912 auf 1913 hatte sich die Länge der Straßenbahnen im Deutschen Reich noch um mehr als 5 % erhöht; aber auch in späterer Zeit und in den ersten Nachkriegsjahren, die eine zunehmende Zusammenballung der Bevölkerung in den Großstädten und damit die Durchführung ausgedehnter Siedlungspläne brachten, nahm die Betriebslänge der Straßenbahnen im Gegensatz zu der der Reichsbahn und der Kleinbahnen insgesamt so zu, daß sie 1929 um mehr als ⅓ höher war als 1913 im heutigen Reichsgebiet. Die dann eintretende allgemeine Wirtschaftskrise mit ihrer Arbeitslosigkeit, andererseits aber die zunehmende Einstellung von Autobussen und anderen Kraftfahrzeugen führte jedoch dazu, daß in der Zeit von 1930 bis 1932 eine erhebliche Zahl von Straßenbahnlinien stillgelegt wurde, so daß die Betriebslänge auch in dem bereits eine Belebung bringenden Jahr 1933 noch um 1/10 geringer war als 1929.

Die Belebung im Personenverkehr, die von 1913 auf 1929 eintrat und bei den Eisenbahnen insgesamt etwa ein Fünftel des Verkehrs von 1913 ausmachte, kam auch den Straßenbahnen zustatten und betrug bei ihnen, deren Schienennetz ja erheblich erweitert wurde, sogar etwa 50 %. Der Rückschlag, der dann nach 1929 eintrat und sich bis 1933 fortsetzte, traf jedoch die Straßenbahnen noch wesentlich stärker als die Eisenbahnen: War doch die Zahl der auf den Straßenbahnen beförderten Personen im Jahre 1933 um 43 % geringer als 1929 und damit auch um 14 % geringer als 1913 im heutigen Reichsgebiet. Daß dieser Verkehrsverlust für die Straßenbahn zu einem großen Teil auf die Zunahme des Kraftverkehrs zurückzuführen ist, läßt sich aus der vorstehenden Zahlenübersicht entnehmen. Sie zeigt, daß die Zahl der im Stadt- und Vorortverkehr auf Kraftfahrlinien beförderten Personen zwar von 1929 bis 1933 ebenfalls stark abgenommen hat, aber immerhin 8 % des Verkehrs auf den Straßenbahnen ausmachte; zugleich ersieht man aber die starke

Zunahme im Gesamtbestand an Autobussen und anderen Kraftfahrzeugen, besonders gegenüber der Vorkriegszeit. Trotz des starken Verkehrsrückgangs wurden 1933 von allen Straßenbahnen (einschließlich der Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin und Hamburg) noch 2,44 Milliarden Personen befördert, d. h. um 77 % mehr als von sämtlichen Eisenbahnen und Kleinbahnen zusammen. Dagegen tritt naturgemäß der Güterverkehr auf den Straßenbahnen sehr zurück: Er betrug 1933 mit 1,1 Mill. t nur 3 vom Tausend der auf Eisenbahnen und Kleinbahnen beförderten Gütermengen und hat sich von 1913 auf 1929 und auf 1933 ähnlich entwickelt wie der Güterverkehr der übrigen Bahnen zusammen.

Gliederung der Straßenbahnen[1] nach ihrem Zustand im Jahre 1933.

	Vollspurbahn		Schmalspurbahn		zusammen	
	Zahl der Bahnen	km	Zahl der Bahnen	km	Zahl der Bahnen	km
Eigentumslänge insgesamt . .	53	2756	103	2609	156	5365
Durchschnittliche Länge je Bahn	—	52,0	—	25,3	—	34,4
Bahnen mit						
mehr als 100 km Länge . .	9	1809	5	668	14	2477
50 bis 100 „ „ . .	4	278	6	421	10	699
20 „ 50 „ „ . .	14	443	22	731	36	1174
5 „ 20 „ „ . .	21	207	58	749	79	956
weniger als 5 „ „ . .	5	19	12	40	17	59
Es sind im Jahre 1933 stillgelegt worden[2])	10	81	16	26	26	107
Von der Eigentumslänge liegen auf besonderem Bahnkörper[2]) (d. h. nicht auf d. öffentlichen Straßen)	40	611	75	506	115	1117
Es dienen auch dem Güterverkehr	4	192	17	454	21	646
Von der Eigentumslänge sind zwei- u. mehrgleisig[2])	38	2115	68	1105	106	3220
Eigentumslänge sämtlicher Gleise	53	5591	103	3958	156	9549

[1] Einschl. der Hoch- und Untergrundbahnen, jedoch ausschließlich der Straßenbahnen in Bremen und Lübeck mit zus. 108 km Länge und ausschl. der 7 Straßenbahnen mit zus. 308 km Länge, die von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (Rheinische Bahngesellschaft, Bergische Kleinbahnen, Barmer Straßenbahn, Remscheider und Solinger Bahnen, Barmer Bergbahn und Binger Nebenbahn) mitbetrieben werden.

[2] Unter „Zahl der Bahnen" sind alle Bahnen gezählt worden, die hieran beteiligt sind.

Wenn wir nunmehr die Länge der Straßenbahnen im Jahre 1933 an Hand der neu erschienenen Statistik betrachten, so ist zu beachten, daß die 156 Straßenbahnen, die in ihr aufgeführt sind, auch die Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin und Hamburg enthalten, nicht dagegen 7 Straßenbahnen, die von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mitbetrieben worden und daher in die Statistik der Kleinbahnen aufgenommen sind. Ferner konnten die Straßenbahnen in Bremen und Lübeck aus rein äußeren Gründen ausnahmsweise noch nicht in die Statistik aufgenommen werden. Diese fehlenden 9 Straßenbahnen hatten eine Gesamtlänge von 416 km, so daß sich die folgenden Betrachtungen nur auf 93 % der Gesamtlänge aller Straßenbahnen erstrecken. Von dieser Gesamtlänge von 5365 km entfielen 70 % auf Preußen. Von den Straßenbahnen in Preußen mit 3730 km entfiel etwa die Hälfte auf die Rheinprovinz und Brandenburg mit Berlin, während sich in der Grenzmark Posen-Westpreußen, in Hohenzollern und auch in Oberschlesien, wo der Straßenbahnverkehr im Industriegebiet von der Oberschlesischen Kleinbahn durchgeführt wird, keine Straßenbahnen befanden. Von den außerpreußischen Ländern verfügte, abgesehen von den Hansestädten, Sachsen mit 440 km über ein besonders ausgedehntes Straßenbahnnetz.

Von der Gesamtlänge der Straßenbahnen entfällt etwa je die Hälfte auf Vollspur- und Schmalspurbahnen. Zu den Vollspurbahnen sind dabei auch die Straßenbahnen in Dresden und Leipzig gezählt worden, die mit einer Spurweite von 1,45 bzw. 1,458 m von der Normalspur etwas abweichen; bei den Schmalspurbahnen handelt es sich ganz überwiegend um solche mit einer Spurweite von 1,0 m. Obgleich die Länge der Vollspurbahnen etwas größer ist als die der Schmalspurbahnen, entfällt etwa ⅔ der Bahnunternehmungen auf Schmalspurbahnen, d. h. die Vollspurbahnen haben mit durchschnittlich 52 km etwa die doppelte Länge wie die Schmalspurbahnen. Das liegt vor allem daran, daß die besonders ausgedehnten Netze in Berlin und Hamburg sowie in Leipzig, Dresden, Hannover, Dortmund, Köln und München vollspurig sind. Während daher fast ¾ des Bahnnetzes der größten Straßenbahnbetriebe, die je mehr als 100 km Länge aufweisen, auf Vollspurbahnen entfielen, kamen von dem Bahnnetz der kleinen Betriebe, deren Länge je weniger als 20 km betrug, mehr als ¾ auf Schmalspurbahnen. Unter den 156 Straßenbahnbetrieben befanden sich 7, deren Länge je weniger als 3 km betrug; die kürzesten Strecken mit je rd. 2,4 km wiesen die Straßenbahnen in Guben, Landshut und Lörrach auf.

Etwa ⅔ aller Bahnbetriebe verfügen über zwei- oder mehrgleisig ausgebaute Strecken. Diese kommen vor allem bei den Vollspurbahnen vor; denn von ihrer Gesamtlänge waren 77 % mehrgleisig, bei den Schmal-

spurbahnen dagegen nur 42 %. Infolgedessen ist auch bei den Vollspurbahnen, unter denen, wie schon erwähnt, sich die Bahnen der größten Städte befinden, die Gesamtlänge aller Gleise doppelt so groß wie die Streckenlänge, während bei den Schmalspurbahnen die Gleislänge nur um die Hälfte größer ist als die Streckenlänge. Bei etwa ¾ aller Bahnbetriebe befinden sich Strecken, deren Gleise nicht auf der öffentlichen Straße, sondern auf besonderem Bahnkörper liegen. Auf die so ausgebauten Strecken entfällt etwa 1/5 der Länge sämtlicher Straßenbahnen, und zwar ist der Anteil der Strecken, die auf besonderem Bahnkörper liegen, bei den Vollspurbahnen ebenso groß wie bei den schmalspurigen. Unter den 156 Bahnen befanden sich nur 21, die neben dem Personenverkehr auch öffentlichen Güterverkehr betrieben, und zwar sind dies überwiegend Schmalspurbahnen. Zu den großen schmalspurigen Bahnbetrieben mit Güterverkehr gehören die Straßenbahnen in Aachen, Stuttgart, Paderborn und Krefeld. Unter den vollspurigen ist die Straßenbahn Hannover hervorzuheben. Von der Gesamtlänge aller Straßenbahnen sind nur 4 km nicht für elektrischen Betrieb eingerichtet. Bei diesen 4 km handelt es sich um die Juister Inselbahn und um eine von der Baden-Badener Straßenbahn betriebene Bergbahnstrecke. Bei 26 Straßenbahnbetrieben sind im Jahre 1933 einzelne Strecken mit zusammen 107 km Länge dauernd, vorübergehend oder auf unbestimmte Zeit stillgelegt worden. Eine beträchtliche Ausdehnung hatten diese Stillegungen nur in Berlin (46 km), Dresden (12 km), Leipzig (10 km), Hamborn (8 km).

Wagenpark und Betriebsleistungen der Straßenbahnen im Jahre 1933.

		13 Straßenbahnen, die je mehr als 50 Mill. Personen befördert haben	die übrigen 143 Straßenbahnen	zusammen
Betriebslänge	km	1 921	3 414	5 335
Bestand an Personenwagen	Stück	14 640	9 593	24 233
darunter Triebwagen	„	7 495	5 998	13 493
auf 1 km Betriebslänge entfallen Personenwagen	„	7,6	2,8	4,5
Gefahrene Personenwagen-Kilometer	Millionen	491	261	752
je km Betriebslänge	1000	255	77	141
Geleistete Personenkilometer	Millionen	7 760	2 940	10 700
je Personenwagen-Kilometer	Personen	15,8	11,3	14,2
Verbrauchte elektrische Arbeit	Mill. kWh	407	212	619
je Personenwagen-Kilometer	kWh	0,83	0,81	0,82
je beförderte Person	kWh	0,25	0,29	0,26

Eine Anzahl von Straßenbahnen verwenden elektrische Lokomotiven. Von den insgesamt 101 Stück entfielen 54 auf die Bahnen der Stadt Köln und 11 auf die Straßenbahn in Mannheim. Von den 13 Dampflokomotiven, die für alle Straßenbahnen zusammen nachgewiesen wurden, kamen 10 auf die Dürener Dampfstraßenbahn. Außerdem waren insgesamt 4 Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren vorhanden. Bei den Straßenbahnen traten naturgemäß die Lokomotiven sehr stark gegenüber den Triebwagen zurück. Dampftriebwagen und elektrische Triebwagen mit Speichern wurden im Jahre 1933 nicht verwendet; auch nur ein Triebwagen mit Verbrennungsmotor. So entfielen 99 % sämtlicher Lokomotiven und Triebwagen auf die elektrischen Triebwagen mit Stromzuführung, die in der vorstehenden Zahlenübersicht angegeben sind. In dieser Übersicht sind der Wagenbestand und die Betriebsleistungen der 13 Straßenbahnen (und Hochbahnen) mit dem größten Verkehr denen sämtlicher übrigen Bahnen gegenübergestellt worden. Auf diese 13 Bahnen kamen nur 36 % der Betriebslänge aller Bahnen, aber 69 % der insgesamt beförderten Personen. Sie verfügten jedoch nur über 56 % aller Triebwagen, so daß sich schon hieraus ergibt, daß die Wagen der großen Bahnen durchschnittlich besser ausgenutzt waren als die der übrigen Bahnen. Auch von der Gesamtzahl der Personenwagen, d. h. der Triebwagen und der Anhänger, entfielen nur 60 % auf die 13 großen Bahnen, obgleich sie 69 % des Personenverkehrs bewältigten. Entsprechend dem regen Verkehr bei den 13 großen Bahnen kamen bei ihnen auf 100 Triebwagen 95 Anhängewagen, bei den übrigen Bahnen zusammen dagegen nur 60. Im Verhältnis zu ihrer Betriebslänge verfügten die großen Bahnen über fast 3 mal so viel Personenwagen wie die übrigen kleineren Bahnbetriebe. Hinzugefügt sei, daß bei allen Straßenbahnen zusammen ein Bestand von 940 Güterwagen mit durchschnittlich 8,3 t Ladegewicht, ferner 1780 Bahndienstwagen vorhanden waren.

Von den Personenwagenkilometern, die die Personenwagen aller Straßenbahnen im Jahre 1933 zurücklegten, entfielen 65 % auf die 13 großen Bahnbetriebe. Bezieht man diese Betriebsleistungen auf die Länge der Bahnen, so ergibt sich, daß die Betriebsdichte bei den großen Bahnen mit 255 000 Wagenkilometern 3,3mal so groß war wie bei den übrigen Bahnen. Infolge des starken Verkehrs konnte bei den großen Bahnen auch der Wagenpark besser ausgenutzt werden: Vergleicht man die Wagenkilometer mit dem Gesamtbestand an Personenwagen, so legte ein Personenwagen der großen Bahnen durchschnittlich täglich 92 km zurück, bei den übrigen Straßenbahnen dagegen nur 74 km. Unter wieviel günstigeren Verhältnissen die größeren Bahnbetriebe arbeiten

Betriebsergebnisse der wichtigsten Straßenbahnen.

	Betriebslänge km	Zahl der beförderten Personen in Mill.	Mittlere Reiseweite km	Einnahme je beförderte Person Rpf	Gesamte Betriebseinnahmen 1000 RM	Betriebseinnahme je km Betriebslänge 1000 RM	Betriebszahl %	Zahl der Angestellten und Arbeiter	Angestellte und Arbeiter je 1 Mill. Wagenkilometer
Bahnen mit einer Betriebslänge von über 100 km.									
Berliner Straßenbahn	574	473,2	5,5	16	80 781	140,6	70,25	12 943	94
Straßenbahnbetrieb Groß-Hamburg	220	127,2	4,0	17	23 836	108,2	84,84	5 917	121
Vestische Kleinbahnen	180	8,9	4,45	22	1 995	11,1	94,35	600	109
Straßenbahn Hannover	168	39,4	3,5	19	8 683	51,7	90,09	1 629	112
Aachener Kleinbahn	149	19,0	4,3	17	3 298	22,1	107,02	1 011	157
Große Leipziger Straßenbahn	146	96,3	4,20	18	17 462	119,2	81,95	3 959	121
Dortmunder Straßenbahnen	141	34,3	5,3	16	5 530	39,1	108,27	1 910	142
Dresdner Straßenbahn	139	112,8	4,6	17	20 276	145,1	80,92	3 978	115
Bahnen d. Stadt Köln	122	108,0	3,9	14	16 082	131,5	91,24	3 946	114
Städtische Straßenbahnen München	120	114,6	3,3	17	19 970	166,0	95,45	3 805	116
Städt. el. Straßenbahn Frankfurt a. M.	120	79,4	4,0	16	14 044	117,0	90,11	2 953	110
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen	117	22,0	4,8	19	4 360	36,2	90,66	1 243	126
Essener Straßenbahnen	112	59,8	3,8	15	9 295	82,7	87,51	2 279	124
Stuttgarter Straßenbahnen	107	97,7	3,5	13	13 462	125,5	82,73	2 857	105
obige 14 Bahnen zusammen	2 415	1 392,6	4,5	16	239 076	99,2	82,11	49 030	111
Weitere Bahnen mit einer Beförderung von über 20 Mill. Personen.									
Berliner Hoch- und Untergrundbahn	76	185,6	6,7	18	37 087	487,5	63,96	6 141	132
Städt. Straßenbahn Breslau	78	78,0	3,5	12	9 594	122,8	100,26	2 696	128
Hamburger Hochbahn	40	56,9	5,8	18	10 437	260,5	73,65	2 185	146
Nürnberg-Fürther Straßenbahn	67	54,9	3,8	14	7 790	116,0	86,14	1 497	98
Magdeburger Straßeneisenbahn	44	35,3	3,9	14	5 012	113,8	77,92	1 225	120
Königsberger Straßenbahn	50	34,7	3,3	15	5 127	102,3	68,93	1 092	109
Straßenbahn d. Stadt Chemnitz	42	34,1	.	16	5 641	134,0	79,88	1 284	132
Städt. Straßenbahn Halle	43	24,6	3,4	14	3 533	82,1	72,83	739	112
Straßenbahn Karlsruhe	41	24,0	4,4	12	2 858	69,8	95,35	689	93
Stettiner Straßeneisenbahnges.	49	23,1	3,8	16	3 874	79,0	87,92	1 090	137
Städt. Straßenbahn Mannheim	49	22,4	4,0	17	3 952	80,6	103,80	940	113
obige 11 Bahnen zusammen	579	573,6	5,0	16	94 905	164,0	76,29	19 578	123

konnten, geht aber nicht nur daraus hervor, daß sie im Verhältnis zu ihrer Betriebslänge einen weit umfangreicheren Verkehr hatten und dazu ihren Wagenpark besser beschäftigen konnten, sondern vor allem daraus, daß die Besetzung ihrer Personenwagen eine weit höhere war. Denn während bei den 143 kleineren Bahnen je Wagenkilometer nur 11,3 Personen befördert wurden, war bei den großen Bahnen ein Wagen mit durchschnittlich 15,8 Personen besetzt, d. h. mit der 1,4 fachen Personenzahl; allerdings dürfte die Zahl der Plätze je Wagen bei den größeren Bahnen auch höher sein als bei den übrigen Bahnen.

Infolge der besseren Besetzung der Wagen bei den größeren Bahnbetrieben war der Verbrauch an elektrischem Strom bei ihnen verhältnismäßig gering und betrug, obgleich die mittlere Beförderungsweite bei diesen Bahnen wesentlich höher war, nur 0,25 kWh je beförderte Person gegenüber 0,29 kWh bei den übrigen Bahnen. Auch wenn man die Stromkosten je Personenwagenkilometer vergleicht, treten die günstigeren Verhältnisse bei den großen Bahnen hervor. Allerdings muß man die Hochbahnen in Berlin und Hamburg besonders betrachten; denn während bei den 156 Bahnen zusammen der durchschnittliche Stromverbrauch je Personenwagenkilometer 0,82 kWh betrug, stieg er bei den beiden Hochbahnen allein durchschnittlich auf 1,6 kWh. Bei den 11 übrigen verkehrsreichsten Straßenbahnen kam jedoch im Mittel nur 0,71 kWh auf 1 Personenwagenkilometer gegen 0,81 kWh bei den übrigen Straßenbahnen zusammen. Faßt man alle Schmalspurbahnen zusammen, so betrug bei ihnen der Verbrauch sogar 0,85 kWh. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, daß die vollspurigen verkehrsreichen Bahnen mehr mit Anhängern fahren, die schmalspurigen Bahnen andererseits vielfach in Orten mit größeren Steigungen liegen.

Die vorstehende Übersicht zeigt, welche Bahnen wegen ihres ausgedehnten Schienennetzes oder wegen ihres großen Verkehrs besonders hervortreten und wie sich ihre Betriebs- und Verkehrsergebnisse im Jahre 1933 gestaltet haben. Mehr als die Hälfte des Personenverkehrs dieser 25 Bahnen, die ihrerseits 56 % der Gesamtlänge der 156 deutschen Straßenbahnen umfassen, entfiel auf die 5 verkehrsreichsten Bahnen, nämlich auf die Straßenbahn und die Hochbahn in Berlin und die Straßenbahnen in Hamburg, München und Dresden. Unter diesen 5 Bahnen wies die Berliner Hochbahn die bei weitem größte Verkehrsdichte auf; denn bei ihr wurden durchschnittlich 16,4 Mill. Personenkilometer je km Betriebslänge zurückgelegt, dagegen bei der Berliner Straßenbahn nur 4,5, bei den Straßenbahnen in Dresden und München 3,7 und 3,2 und bei der Hamburger Straßenbahn nur 2,2 Mill. Sehr gering war demgegenüber die Verkehrsdichte bei den Vestischen Kleinbahnen und der

Aachener Kleinbahn, die ebenfalls über ein sehr ausgedehntes Schienennetz verfügen, das jedoch auch in größerem Umfang dem Überlandverkehr dient; bei ihnen wurden nur 0,22 bzw. 0,55 Mill. Personenkilometer je km Betriebslänge zurückgelegt. Die durchschnittliche Beförderungsweite betrug bei den meisten der angeführten 25 Bahnen, obgleich die Ausdehnung ihres Bahnnetzes sehr verschieden ist, 3½—4½ km; nur bei der Berliner und Dortmunder Straßenbahn und bei der Hamburger Hochbahn erreichte die durchschnittliche Reiseweite mehr als 5 km und nur bei der Berliner Hochbahn mehr als 6 km.

Die geringsten durchschnittlichen Einnahmen je Fahrgast weisen unter den 25 Bahnen die Breslauer, Karlsruher und Stuttgarter mit 12 und 13 Rpf. auf, während die höchsten sich bei den Vestischen Kleinbahnen, in Hannover und Bochum-Gelsenkirchen zu 22 bzw. 19 Rpf. je beförderte Person, ergeben. In Berlin und Hamburg waren je Person auf der Hochbahn durchschnittlich höhere Fahrpreise als auf der Straßenbahn zu entrichten, je Personenkilometer waren jedoch die Hochbahnen dieser Städte billiger als die Straßenbahnen. Vergleicht man bei den einzelnen Bahnen die gesamten Einnahmen mit den Betriebsausgaben, so sieht man, daß bei der Breslauer Straßenbahn, die sehr niedrige Fahrpreise erhebt, trotz ihres starken Verkehrs sich kein Betriebsüberschuß ergab. Auch bei den Straßenbahnen in Dortmund und Mannheim sowie bei der Aachener Kleinbahn waren die reinen Betriebsausgaben höher als die Einnahmen. Die günstigste Betriebszahl erzielte die Berliner Hochbahn, die die bei weitem größte Verkehrsdichte hat, andererseits aber auch aus dem Betriebsüberschuß ein besonders hohes Anlagekapital zu verzinsen hat. Ähnlich waren die Betriebsergebnisse bei der Hamburger Hochbahn. Unter den 23 Straßenbahnen war die Betriebszahl der Bahnen in Berlin, Halle und Königsberg am günstigsten. Bei der Berliner Straßenbahn ist dies zum großen Teil eine Folge der starken Verkehrsdichte. Demgegenüber ergaben sich bei den Straßenbahnen in Dortmund und besonders in München, die höhere Einnahmen je km Betriebslänge erzielten, wesentlich ungünstigere Betriebszahlen. Die niedrige Betriebszahl der Straßenbahnen in Halle ist um so bemerkenswerter, als dort die Verkehrsdichte wesentlich geringer und auch die Fahrpreise niedrig waren.

Das günstige Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben bei der Berliner Straßenbahn ist wohl auch darauf zurückzuführen, daß es ihr als Großbetrieb möglich war, mit einer im Verhältnis zu ihrem Betriebsumfang geringeren Zahl an Angestellten und Arbeitern auszukommen. Während diese Zahl für Berlin mit 94 beschäftigten Personen je 1 Mill. Wagenkilometer unter den 25 großen Bahnen nächst der Karls-

Betriebsergebnisse der verschiedenen Gruppen von Straßenbahnen.

	Betriebslänge km	Zahl der beförderten Personen in Mill.	Mittlere Reiseweite km	Einnahme je beförderte Person Rpf	Gesamte Betriebseinnahmen 1000 RM	Betriebseinnahme je km Betriebslänge 1000 RM	Betriebszahl %	Zahl der Angestellten und Arbeiter	Angestellte und Arbeiter je 1 Mill. Wagenkilometer
alle Bahnen 143[1]	5 113	2 313,7	4,5	16,1	391 435	76,4	83,4	83 885	115
Davon:									
14 Bahnen mit Betriebslänge von je über 100 km	2 415	1 392,6	4,5	16,4	239 076	99,2	82,1	49 030	111
v. H. aller Bahnen	47,4	60,0	100	102	61,3	130,0	98,6	58,5	97
11 weitere Bahnen mit Beförderung von je mehr als 20 Mill. Personen	579	573,6	5,0	15,8	94 905	164,0	76,3	19 578	123
v. H. aller Bahnen	11,3	25,0	111,0	98	24,2	219,5	91,6	23,4	107
vorgenannte 25 Bahnen	2 994	1 996,2	4,6	16,2	333 981	111,6	80,5	68 608	114
v. H. aller Bahnen	58,7	85,0	102,2	101	85,5	146,0	96,0	81,9	99
übrige 118 Bahnen	2 119	347,5	4,0	15,8	57 454	27,3	99,5	15 277	119
v. H. aller Bahnen	41,3	15,0	88,9	89	14,5	35,7	119,3	18,1	104
Hierunter Straßenbahnen mit weniger als 5 km Betriebslänge.									
Hanauer Straßenbahn	4,8	0,50	2,7	14	72	15,0	120,9	41	216
Strandbahn Warnemünde—Markgrafenheide	4,7	0,06	4,6	21	14	3,0	98,8	4	85
Hattinger Kreisbahn	4,7	0,15	2,9	18	28	6,2	109,4	18	272
Straßenbahn Neckargartach—Heilbronn	4,4	0,58	4,4	11	64	14,6	98,1	17	91
Städt. Straßenbahn Schleswig.	4,0	0,65	3,3	13	90	22,5	89,8	27	93
Straßenbahn Nordhausen	3,8	0,60	2,0	12	73	21,5	140,5	26	130
El. Kleinbahn Emden—Außenhafen .	3,7	0,27	3,8	18	50	13,5	107,1	12	92
Städt. Straßenbahn Eberswalde . . .	3,6	0,60	1,9	8	47	13,0	117,7	16	82
Straßenbahn d. Stadt Marburg	3,5	1,38	2,0	8	121	34,5	110,4	20	80
Wahner Straßenbahn	3,4	0,13	2,2	13	18	5,3	139,4	6	140
Städt. el. Straßenbahn Walldorf . . .	2,8	0,09	3,0	18	29	10,4	96,9	3	250
Juister Inselbahn	2,8	0,03	2,5	158	58	20 7	74,2	9	375
Städt. Straßenb. Pirmasens.	2,5	0,84	1,5	12	105	42,0	111,7	21	104
Städt. Straßenbahn Landshut.	2,4	0,40	1,8	13	58	24,1	133,7	14	126
Straßenbahn Guben	2,4	0,21	1,7	18	43	18,3	110,6	41	308
obige 15 Bahnen zusammen . . .	53,5	6,49	2,4	12,5	870	16,2	110,0	275	132
v. H. aller Bahnen	1,05	0,3	53,3	75	0,2	21,2	132,0	0,3	115

[1] Ohne 13 Bahnen der insgesamt (156) in der Statistik enthaltenen, die einen Teil der Angaben nicht machten.

ruher Straßenbahn am geringsten war, betrug sie bei der Aachener Kleinbahn und der Dortmunder Straßenbahn 157 bzw. 142 und trug damit offenbar zu der ungünstigen Betriebszahl dieser Bahnen wesentlich bei. Die Straßenbahnen in Stuttgart und Karlsruhe, die im Verhältnis zu ihren Betriebsleistungen nur eine sehr geringe Zahl von Personen beschäftigten, konnten offenbar aus diesem Grunde auch besonders niedrige Fahrpreise festsetzen. Bei den beiden Hochbahnen, bei denen der Betrieb der Bahnhöfe eine große Zahl von Angestellten erfordert, war im Verhältnis zu den gefahrenen Wagenkilometern die Zahl der beschäftigten Personen wesentlich höher als bei den meisten Straßenbahnen.

Von den 143 Bahnen, deren Betriebsergebnisse in der Statistik nachgewiesen sind, entfielen auf die vorher besprochenen 25 Bahnen 59 % der gesamten Betriebslänge, jedoch 85 % der insgesamt beförderten Personen. Obgleich bei den großen Bahnen das Schienennetz so weit ausgedehnter ist, war doch die mittlere Beförderungsweite bei den 118 kleineren Bahnen mit 4,0 km nicht erheblich geringer; denn bei den 23 großen Bahnen — nach Ausschaltung der Hochbahnen — betrug sie auch nur 4,3 km. Trotz der günstigeren Betriebsverhältnisse bei den großen Bahnen war bei ihnen die durchschnittliche Einnahme je beförderte Person etwas höher als bei den übrigen. Offenbar konnte in manchen kleineren Städten, in denen nur kurze Entfernungen zurückzulegen sind, nur durch niedrige Fahrpreise der Anreiz zur Benutzung der Straßenbahn gegeben werden. So erreichten denn auch bei den 118 kleineren Bahnen zusammen die Betriebsausgaben fast die Höhe der Einnahmen, so daß sich für sie zusammen eine Betriebszahl von 99 % ergab gegen rd. 80 % bei den 25 großen Bahnen. Daß die Betriebsergebnisse der letzteren wesentlich günstiger waren, ist schon daraus verständlich, daß ihre Betriebseinnahmen je km Bahnlänge mehr als viermal so hoch waren wie bei den übrigen Bahnen. Auch konnten sie mit einem verhältnismäßig geringen Personalbestand auskommen; denn auf 1 Mill. gefahrene Wagenkilometer kamen bei den 108 kleineren Bahnen 119 Angestellte und Arbeiter, bei den großen dagegen nach Abzug der beiden Hochbahnen nur 112.

Besonders ungünstig waren naturgemäß die Betriebsergebnisse bei den ganz kleinen Bahnen. Diese in der vorstehenden Übersicht einzeln aufgeführten Bahnen mit je weniger als 5 km Betriebslänge umfaßten zusammen 1 % der Gesamtlänge sämtlicher Bahnen, aber nur 0,3 % ihres Verkehrs. Dabei konnte eine Reihe dieser Bahnen ihren Verkehr anscheinend nur gegen Gewährung großer Fahrpreisermäßigungen aufrechterhalten. In Eberswalde und Marburg betrug die Einnahme je beför-

derte Person nur 8 Rpf. Infolgedessen war für diese 15 Kleinbahnen zusammen die Betriebszahl mit 110 % auch um ein Drittel höher als bei allen Straßenbahnen insgesamt. Nur bei der Juister Inselbahn, die hohe Fahrpreise nehmen konnte, ergab sich eine niedrige Betriebszahl. Bei der Straßenbahn in Nordhausen, bei der der Fahrpreis je Person durchschnittlich nur 12 Rpf. betrug, überstiegen die Betriebsausgaben die Einnahmen um 40 %. Zu dem ungünstigen Ergebnis dieser und anderer Bahnbetriebe trug wesentlich bei, daß ihr zwar an sich schon geringer Personalbestand im Verhältnis zu den geringen Betriebsleistungen wesentlich höher war als bei den großen Betrieben.

Straßenbahn- und Omnibusverkehr einiger Großstädte[1] im Jahre 1933.

	Einwohnerzahl in 1000	beförderte Personen		zusammen Zahl der Fahrten je Einwohner	Gesamtbestand[2] an		auf 100 Einwohner entfallen an Personenkraftwagen (ohne Omnibusse)
		Straßenbahn, Hoch- u. Untergrundbahn in Mill.	Omnibus in Mill.		Kraftomnibussen	übrigen Personenkraftwagen	
Berlin	4242,5	709,6	106,6	192	678	50 665	1,19
Groß-Hamburg	1530,1	190,0	7,0	129	268	16 719	1,09
Köln	756,6	120,0	4,3	165	95	8 614	1,14
München	735,4	114,8	1,1	158	99	11 427	1,56
Leipzig	713,5	98,8	1,7	14o	77	8 146	1,14
Essen	654,5	59,8	1,3	93	45	3 271	0,50
Dresden	642,1	122,0	12,0	210	173	8 248	1,28
Breslau	625,2	78,0	5,7	134	39	5 540	0,89
Frankfurt a. M.	555,8	79,4	5,8	153	97	8 207	1,48
Hannover	443,9	39,4	4,2	98	66	6 204	1,40
Stuttgart	415,0	98,6	2,0	242	63	5 730	1,81
Nürnberg	410,4	52,0	5,7	141	57	5 049	1,23
Chemnitz	350,7	34,1	0,5	99	77	4 678	1,34
Königsberg	315,8	34,7	0,4	111	40	2 848	0,90
Magdeburg	306,7	37,9	0,2	124	3	3 206	1,04
Stettin	270,7	23,3	0,6	89	12	2 645	0,98
Halle	209,2	27,0	0,5	131	17	2 187	1,04

Um ein Bild darüber zu gewinnen, wie der Umfang des Personenverkehrs auf der Straßenbahn von der Größe der Städte sowie von der Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs beeinflußt ist, wurde die vorstehende Übersicht aufgestellt. Bei der Bewertung ihrer Zahlen ist

[1] Unter Benutzung des Statistischen Jahrbuchs deutscher Gemeinden.

[2] Ohne Reichspost und Wehrmacht.

jedoch zu beachten, daß das Verkehrsgebiet der Straßenbahnen meist über das Stadtgebiet hinausgeht und vielfach wohl 10—20 % mehr Einwohner besitzt als die Großstadt selbst; daß ferner die städtischen Verkehrsmittel nicht nur von den Einwohnern des Verkehrsgebiets selbst benutzt werden. So dürfte wohl die hohe Zahl der Fahrten je Kopf der Bevölkerung in Dresden und Stuttgart, aber auch in München und Köln durch den starken Fremdenverkehr dieser Städte beeinflußt sein. Auffallend ist unter den aufgeführten 17 Großstädten, daß in Stuttgart und Dresden je Kopf der Bevölkerung bei weitem am meisten Fahrten, insbesondere auch mehr als in Berlin, auf der Straßenbahn zurückgelegt wurden; die besonders hohe Zahl bei Stuttgart ist um so bemerkenswerter, als gerade Stuttgart unter allen Großstädten im Verhältnis zur Einwohnerzahl auch die meisten Personenkraftwagen besitzt. In Stettin und Essen, diesen Städten mit viel Industrie und wenig Fremdenverkehr, entfielen je Kopf der Bevölkerung je halb soviel Fahrten auf Straßenbahn und Omnibus zusammen wie in Stuttgart, Dresden und München; diese beiden Städte gehören dazu zu denen, die über die verhältnismäßig geringste Zahl von Personenkraftwagen verfügen. In Hamburg war der Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsmitteln geringer als in den meisten anderen Städten mit mehr als ½ Mill. Einwohnern. Der Verkehr auf den Kraftomnibuslinien war besonders rege in Berlin und Dresden mit 25 bzw. 19 Omnibusfahrten im Jahre 1933 je Kopf der Bevölkerung; in Dresden beförderten die Omnibuslinien ein Zehntel, in Berlin sogar mehr als ein Siebentel soviel Personen wie die Straßenbahnen einschließlich Hochbahn. Unter den 17 Großstädten hatte der Omnibusverkehr die geringste Bedeutung in Magdeburg und trat ebenfalls in München sehr gegen den Straßenbahnverkehr zurück.

Zu erwähnen ist ferner der von den Straßenbahnen mitbetriebene Güterverkehr, wenngleich er, wie wir bereits sahen, gegenüber dem Personenverkehr sehr stark an Bedeutung zurücktritt. Die 21 Straßenbahnen, die sich mit der Güterbeförderung befaßten, beförderten zusammen 768 000 t[1], von denen 70 % allein auf die vier Bahnen mit dem größten Verkehr entfielen, nämlich auf die Dürener Dampfstraßenbahn, die Straßenbahn in Hannover und Staßfurt und auf die Bahnen der Stadt Köln. Die mittlere Beförderungsweite, die für die 21 Bahnen zusammen 5,3 km betrug, war bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden und erreichte z. B. bei der Straßenbahn Hannover 10 km, bei der Kölner Bahn nur 2 km. Infolgedessen waren auch die Frachten je tkm sehr

[1] Die Abweichung gegenüber dem in der 1. Zahlenübersicht dieses Aufsatzes angegebenen Güterverkehr beruht darauf, daß in früheren Jahren der Güterverkehr der Straßenbahnen nach anderen Gesichtspunkten gemeldet wurde.

Der Güterverkehr der Straßenbahnen.

Bahnen, die auch Güterverkehr betrieben:	Güterverkehr in 1000 t	Tonnenkilometer in 1000	mittlere Versandweite km	Einnahmen im öffentl. Verkehr 1000 RM	Einnahmen im öffentl. Verkehr je tkm Rpf	Einnahme aus dem Güterverkehr 1000 RM	Anteil derselben an den Verkehrseinnahmen %
Dürener Dampfstraßenbahn. . .	176,6	707	4,0	225,2	31,8	225,2	69,4
Straßenbahn Hannover.	163,2	1632	10,0	247,2	15,1	281,2	3,8
Staßfurter Straßenbahn	104,8	419	4,0	41,1	9,8	41,1	45,7
Bahnen der Stadt Köln.	93,8	188	2,0	62,2	33,1	62,2	0,4
Straßenbahn der Stadt Meißen .	58,8	118	2,0	81,1	68,8	81,1	62,0
Krefelder Verkehrs AG.	38,6	310	8,0	23,1	7,8	41,2	2,3
Hagener Straßenbahn	32,3	381	11,8	92,2	24,2	95,7	4,8
Aachener Kleinbahn	24,7	59	2,5	34,8	58,5	34,8	1,1
Westfälische Kleinbahn.	24,3	58	2,4	30,1	51,9	32,7	6,1
St. Straßenbahn Gladbach-Rheydt	19,6	28	1,4	20,2	7,2	20,2	1,1
St. Straßenbahn Oberhausen . .	12,7	48	3,8	10,8	22,5	10,8	1,3
Straßenbahn Reutlingen	5,6	34	6,0	17,6	51,8	19,3	8,1
Kösliner Stadt- und Strandbahn .	4,8	57	11,9	8,9	15,6	10,2	4,8
Straßenbahn Hohenstein-Ölsnitz .	3,6	16	4,4	6,0	37,5	8,0	4,8
Straßenbahn Mühlhausen . . .	2,5	15	6,0	4,0	26,7	4,0	4,1
Kreuznacher Straßenbahn . . .	1,6	5	3,2	2,6	52,0	2,6	2,5
Juister Inselbahn	1,1	3	2,6	11,1	370,0	11,1	19,1
Paderborner Straßenbahn. . . .	0,4	7	19,5	1,0	14,3	1,0	0,2
Straßenbahn d. Stadt Brandenburg	0,1	2	13,7	2,7	135,0	2,8	1,0
Straßenbahn Ravensburg . . .	0,1	1	7,8	1,3	130,0	1,3	1,1
Straßenbahn d. Stadt Plaue (Havel)	0,1	1	7,1	1,7	170,0	1,7	7,9
zusammen	768,3	4089	5,3	930,9	22,7	998,2	2,8

verschieden hoch bemessen, z. T. auch aus anderen Gesichtspunkten heraus als nach der Entfernung. So bewegte sich die durchschnittliche Einnahme bei den verschiedenen Bahnen zwischen 0,07 und 3,7 RM/tkm. Gegenüber 384 Mill. RM, die sämtliche Straßenbahnen aus dem Personenverkehr erzielten, betrugen die Einnahmen aus dem Güterverkehr nur rd. 1 Mill. RM. Hiervon fielen zwei Drittel allein der Straßenbahn Hannover, der Dürener Dampfstraßenbahn und der Hagener Straßenbahn zu. Bei den Straßenbahnen in Hannover und Hagen traten ebenso wie bei den meisten anderen Straßenbahnen mit Güterverkehr diese Einnahmen jedoch gegenüber denen aus dem Personenverkehr sehr zurück, während die Dürener Dampfstraßenbahn und ebenso auch die Straßenbahn der Stadt Meißen ihre Haupteinnahmen aus dem Güterverkehr bezogen.

Betriebsergebnisse der Straßenbahnen im Vergleich zu den Kleinbahnen und der Reichsbahn.

	Straßenbahnen[1])	Kleinbahnen	Reichsbahn	Straßenbahnen v. H. der Kleinbahnen	Straßenbahnen v. H. der Reichsbahn
Verkehrseinnahmen . . Mio RM	381,82	53,72	2661,08	710	14,3
Sonstige Einnahmen . . „ „	17,13	4,98	259,51	344	6,6
Betriebseinnahmen . . „ „	398,95	58,70	2920,59	678	13,7
auf 1 km Betriebslänge 1000 RM	75,1	6,1	654,2	1240	139,3
Persönliche Ausgaben . Mio RM	216,33	32,19	2116,32	672	10,2
Anteil an den ges. Betriebsausgaben . . . %	64,7	58,2	67,9	—	—
Sächliche Ausgaben . . Mio RM	115,72	23,23	999,32	504	11,7
Anteil an den gesamten Betriebsausgaben . . %	35,3	41,8	32,1	—	—
Betriebsausgaben . . . Mio RM	333,60	55,42	3115,64	602	10,7
auf 1 km Betriebslänge 1000 RM	63,4	5,8	57,8	1093	109,5
Betriebsüberschuß . . . Mio RM	65,34	3,28	—136,0	1980	—
auf 1 km Betriebslänge 1000 RM	12,8	0,3	—2,5	4260	—
Beförderungssteuer . . . Mio RM	11,37	3,21	179,0	355	6,3

Obgleich die Betriebsergebnisse der großen Straßenbahnen und bei den größeren und kleineren Betrieben bereits miteinander verglichen wurden, erscheint es reizvoll, die wichtigsten Betriebsergebnisse sämtlicher Straßenbahnen auch denen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sowie der Reichsbahn gegenüberzustellen. Die große wirtschaftliche Bedeutung der Straßenbahnen erkennt man daran, daß ihre Verkehrseinnahmen siebenmal so hoch waren wie die der Kleinbahnen und zugleich ein Siebentel der Verkehrseinnahmen der Reichsbahn ausmachten. Ihre besondere Bedeutung für den Personenverkehr geht daraus hervor, daß die Einnahmen aus der Personenbeförderung bei den Straßenbahnen 47 %, d. h. fast die Hälfte der Personenverkehrseinnahmen der Reichsbahn erreichten. Da das Reichsbahnnetz eine so erheblich größere Länge aufweist als das der Straßenbahn, waren die gesamten Betriebseinnahmen bei der Straßenbahn je Kilometer durchschnittlich trotz der hohen Einnahmen der Reichsbahn aus dem Güterverkehr um 40 % höher als bei der Reichsbahn; im Vergleich mit den Kleinbahnen ergibt sich für die Straßenbahnen eine mehr als zwölfmal so hohe Einnahme je Kilometer.

[1] Für nur 150 Bahnen, da für 6 Bahnen (mit zus. 65 km Länge) nicht alle Angaben vorliegen.

Trotz des verschieden gestalteten Betriebs entfielen sowohl bei der Straßenbahn wie bei der Reichsbahn zwei Drittel der gesamten Betriebsausgaben auf persönliche Ausgaben; bei den Kleinbahnen, die ein großes Bahnnetz zu unterhalten und einen nur schwachen Verkehr haben, war dieser Anteil geringer. Die gesamten Betriebsausgaben der Straßenbahnen waren je Kilometer Betriebslänge elfmal so hoch wie bei den Kleinbahnen, jedoch nur um ein Zehntel höher als die der Reichsbahn. Die Straßenbahnen erzielten im Jahre 1933 durchschnittlich auch einen Betriebsüberschuß von 12,8 RM/km, während sich bei der Reichsbahn ein Fehlbetrag von 2,5 RM/km ergab und bei den Kleinbahnen der Überschuß auch nur 0,3 RM betrug. Die von den Straßenbahnen entrichtete Beförderungssteuer, die in der Übersicht bei den Betriebseinnahmen und -ausgaben nicht enthalten ist, machte 3 % ihrer Verkehrseinnahmen aus; sie ist mit der Steuer, die die Reichsbahn und die Kleinbahnen entrichteten, nicht ohne weiteres vergleichbar, da bei diesen Bahnen der Güterverkehr und die von ihm erhobene Steuer eine weit größere Bedeutung hat.

Da die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Straßenbahnen, wie wir sahen, außerordentlich verschieden sind, war auch die finanzielle Lage, die sich im Geschäftsjahr 1933 ergab, bei einer Anzahl von Bahnen recht günstig, während andere mit großen Verlusten abschnitten. Da es hier zu weit führen würde, auf die wirtschaftliche Lage der einzelnen Unternehmungen einzugehen, sind die Ergebnisse für alle Bahnen zusammen und für ihre Hauptgruppen in nachstehender Übersicht zusammengestellt. Schon die Höhe des Anlagekapitals ist bei den 138 hier betrachteten Bahnen sehr verschieden hoch und beträgt je Kilometer Bahnlänge bei den zehn verkehrsreichsten Straßenbahnen doppelt soviel wie bei den übrigen Straßenbahnen; bei den beiden Hoch- und Untergrundbahnen war das Anlagekapital je Kilometer naturgemäß beträchtlich höher, nämlich 17mal so hoch wie bei den großen Straßenbahnen. Vergleicht man das Anlagekapital mit den Betriebsleistungen, so war der Kapitalaufwand der 126 kleineren Bahnen dagegen 1,81 RM je Wagenkilometer höher als bei den zehn großen Straßenbahnen (1,47 RM), während bei den zwei Hochbahnen das Anlagekapital je Wagenkilometer, d. h. auch unter Berücksichtigung ihres starken Verkehrs, siebenmal so hoch war wie bei letzteren.

Infolgedessen bedurften auch die beiden Hochbahnen eines höheren Überschusses der Betriebseinnahmen über die Ausgaben wie die Straßenbahnen; er war 1933 für die beiden Hochbahnen mit 16,1 Mill. RM rd. ein Drittel so hoch wie der Betriebsüberschuß der 136 Straßenbahnen

Anlagekapital und Ertrag der Straßenbahnen.

	138 Straßenbahnen[1]	davon: 10[2] Straßenbahnen, die je über 50 Mill. Personen beförderten	2 Hoch- und Untergrundbahnen	126 übrige Bahnen
Eigentumslänge . . . . . km	4 779	1 797	116	2 866
Verwendetes Anlagekapital . . . Mio RM	1 687,8	583,3	650,9	451,6
auf 1 km Eigentumslänge . . . 1000 RM	354	320	5 603	158
auf 1 Mill. Wagenkilometer . . 1000 RM	2 390	1 472	10 595	1 810
Betriebsüberschuß in Mill. RM	66,0	42,04	16,12	7,84
Der Betriebsüberschuß entspricht einer Verzinsung des Anlagekapitals von %	3,9	7,2	2,5	1,7
Zahl der Bahnen, bei denen die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen überstiegen	62	1	—	61
dieser Fehlbetrag belief sich auf Mio RM	4,79	0,03	—	4,76
das verwendete Anlagekapital betrug bei diesen Bahnen . . . . . Mio RM	177,8	15,0	—	162,8
Zahl der Bahnen mit Betriebsüberschuß	76	9	2	65
dieser Betriebsüberschuß betrug Mio RM	70,79	42,07	16,12	12,60
das verwendete Anlagekapital betrug bei diesen Bahnen . . . . . Mio RM	1 510,0	570,3	650,9	288,8
der Betriebsüberschuß bedeutet eine Verzinsung dieses Anlagekapitals von	4,7	7,4	2,5	4,4
Zahl der Bahnen mit gewinnberechtigtem Aktienkapital	76	5	2	69
Gewinnberechtigtes Kapital . . . Mio RM (Stamm- u. Vorzugsaktien)	517,0	397,1		119,9
davon aufgebracht von der öffentlichen Hand . . . . . %	78,2	87,7		54,9
davon aufgebracht von anderen . %	21,8	12,3		45,1
Verfügbarer Jahresertrag . . . . Mio RM	96,1	77,1		19,0
davon verwendet als Erneuerungsrücklage . . . . . Mio RM	36,4	29,6		6,8
je km Eigentumslänge . . . . 1000 RM	7,6	15,5		2,4
davon verwendet zur Verzinsung u. Tilgung von Schuldverschreibungen u. Darlehen . Mio RM	30,0	23,2		6,8
davon verwendet zur Zahlung d. Gewinnanteils d. Stammaktien . . . . . Mio RM	7,3	5,1		2,2
d. h. in % des Stammkapitals . . %	1,44	1,28		1,95
Zahl der Bahnen, bei denen auf die Stammaktien Gewinne verteilt wurden	11	2	1	8

[1] Für insgesamt 18 Bahnen fehlten diese Angaben; die 138 Bahnen umfassen 89 % des Gesamtnetzes.

[2] Ohne die Nürnberg-Fürther, für die Angaben nicht vorlagen.

zusammen. Trotzdem zeigt sich, wenn man diesen Überschuß mit dem Anlagekapital vergleicht, daß er bei den beiden Hochbahnen nur einer Verzinsung von 2,5 % entsprach, während er im Durchschnitt für die 136 Straßenbahnen 4,8 % ergab, und zwar 7,2 % für die zehn großen und 1,7 für die übrigen Straßenbahnen. Schon aus diesen Zahlen sieht man, wieviel ungünstiger die Finanzlage der kleinen Straßenbahnen als die der größeren war; einen noch besseren Überblick gewinnt man, wenn man die Bahnen mit Betriebsüberschüssen von denen trennt, bei denen die Betriebsergebnisse mit einem Fehlbetrag abschlossen. Zu letzteren gehörten 62 Bahnunternehmen, und zwar nur eine der zehn verkehrsreichsten Straßenbahnen (die Breslauer); sie hatten zusammen einen Fehlbetrag in der Betriebsrechnung, d. h. ohne Berücksichtigung von Schuldendienst und Erneuerungsrücklagen, von 4,8 Mill. RM, der 2,7 % ihres Anlagekapitals ausmacht. Betrachtet man dagegen die 76 Bahnen, die einen Betriebsüberschuß erzielten, so ergibt sich, daß dieser bei den neun großen Straßenbahnen mit 7,4 % ihres Anlagekapitals im Verhältnis zu diesem Kapital dreimal so hoch war wie bei den beiden Hochbahnen und auch ganz erheblich höher als bei den 65 kleineren Straßenbahnen, die ohne Fehlbetrag abschlossen.

Bei 76 Bahnen, d. h. bei etwa der Hälfte der Betriebe, war ein gewinnberechtigtes Aktienkapital (Stamm- oder Vorzugsstammaktien) vorhanden, das insgesamt 517 Mill. RM betrug; von ihm entfielen mehr als drei Viertel auf fünf der verkehrsreichsten Straßenbahnen und auf die zwei Hochbahnen. Von diesen großen Bahnen konnten nur die Hamburger Straßenbahn und Hochbahn sowie die Stuttgarter Straßenbahn Gewinn auf die Stammaktien verteilen; unter den 69 kleinen Straßenbahnen mit Aktienkapital konnte sogar nur bei acht Bahnen ein Gewinn verteilt werden. Die insgesamt von diesen elf Bahnen verteilten Gewinne machten nur 1,44 % des Stammaktienkapitals der 76 Bahnen aus. Um wieviel ungünstiger im Durchschnitt die kleineren Bahnen gegenüber den größeren abschnitten, läßt sich auch aus einem Vergleich des verfügbaren Jahresertrages ermessen. Dieser, der sich zusammensetzt aus den Betriebsüberschüssen, aus Zuschüssen, aus Rücklagefonds, aus Zinsbürgschaften, sonstigen Zuschußverpflichtungen und aus Erträgnissen aus dem Betrieb fremder Unternehmungen, betrug für die 138 Bahnen zusammen 96,1 Mill. RM, von denen nur ein Fünftel auf die 126 kleineren Bahnen kamen. Diese konnten daher auch nur eine Erneuerungsrücklage von 2400 RM je Kilometer Eigentumslänge machen, während bei den großen Bahnen die entsprechende Rücklage mehr als sechsmal so hoch war.

Unfälle beim Bahnbetrieb.

	Straßenbahnen	Kleinbahnen	Privateisenbahn	Reichsbahn
Gesamtzahl der Unfälle	18 014	361	92	2 046
je 100 km Bahnlänge	335,3	3,8	2,0	3,8
je 1 Mio Wagenkilometer	23,9	2,0	0,7	0,2
darunter Überfahren von Fuhrwerken	2 116	150	45	203
v. H. aller Unfälle	11,7	41,6	48,9	9,9
Getötete Reisende	25	0	0	69
Verletzte Reisende	4 491	121	35	339
Zus. verunglückte Reisende je 1 Mio beförderte Personen	1,9	1,7	0,8	0,3
Verunglückte Bahnbedienstete	1 624	120	16	972
je 100 Angestellte u. Arbeiter	1,9	0,8	0,1	0,16
alle verunglückten Personen	9 229	336	106	1 785
je 100 km Bahnlänge	172,2	3,5	2,4	3,5

Wie bei den Betriebsergebnissen empfiehlt es sich, auch bei den Unfällen die Gesamtzahlen für die Straßenbahnen mit denen der übrigen Schienenbahnen zu vergleichen. Man sieht aus der Übersicht, daß die Zahl der Unfälle, die sich bei den Straßenbahnen im Jahre 1933 ereigneten, siebenmal so hoch war wie bei den Eisenbahnen und Kleinbahnen zusammen. Je Kilometer Bahnlänge kamen sogar bei den Straßenbahnen fast 90mal soviel Unfälle vor wie bei den anderen Schienenbahnen. Im Verhältnis zu den Betriebsleistungen, d. h. bezogen auf die gefahrenen Wagenkilometer, war die Zahl der Unfälle bei den Straßenbahnen mehr als 100mal so hoch wie bei der Reichsbahn und auch etwa zwölfmal so hoch wie bei den Kleinbahnen. Da diese Unterschiede daher kommen, daß die Straßenbahnen zumeist auf den öffentlichen Straßen selbst liegen, und daher Zusammenstößen mit anderen Fahrzeugen weit mehr ausgesetzt sind, soll auch ein Vergleich mit den Unfällen der Kraftfahrzeuge gezogen werden. Dabei ergibt sich, daß im Jahre 1933 in 80 größeren Städten, die über Straßenbahnen verfügen und eine Unfallstatistik geführt haben, an den Straßenverkehrsunfällen zusammen Kraftfahrzeuge mehr als zehnmal so häufig beteiligt waren als Straßenbahnen. Im übrigen ist auch im Gegensatz zu der Zahl der Unfälle die Zahl der bei Straßenbahnunfällen getöteten Personen erheblich geringer gewesen als bei der Reichsbahn. Zählt man auch die nur verletzten Reisenden hinzu, so erlitt von einer halben Million auf den Straßenbahnen beförderten Personen nur eine einen Unfall; diese Verhältniszahl war sechsmal höher als bei der Reichsbahn, aber nur

wenig höher als bei den Kleinbahnen. Die Verunglückungen von Bahnbediensteten waren im Verhältnis zu dem gesamten Personalbestand bei den Straßenbahnen etwa zwölfmal so hoch wie bei den Eisenbahnen.

Bahnen besonderer Bauart.

	Zahnradbahnen	Standbahnen mit Zugseil	Schwebebahnen mit Tragseil	Schwebebahnen mit Laufschiene	zusammen
Zahl der Bahnen	5	8	6	1	20
Eigentumslänge km	37,36 (dabei 11,78 km Flachbahn, 0,70 km Schwebebahn)	4,19	14,36	13,30	69,21
davon Vollspur km	1,70	0,31	—	—	2,01
Zahl der Lokomotiven	25	—	—	—	25
„ „ Personenwagen	44	16	22	57	139
„ „ Güterwagen	10	—	—	—	10
Geleistete Wagenkilometer 1000	304	103	183	2 877	3 467
Beförderte Personen 1000	559	740	523	10 994	12 817
Geleistete Personenkilometer Mio	3,5	0,5	1,1	62,7	67,8
Geleistete Personenkilometer je km Bahnlänge in 1000	93,6	119,3	76,6	4 714,3	979,6
Mittlere Beförderungsweite in km	6,3	0,7	2,1	5,7	5,3
Angestellte und Arbeiter	190	44	68	365	667
„ „ „ je km Bahnlänge	5,1	10,5	4,7	27,4	9,6
Außerdem befinden sich Bahnen bzw. Bahnstrecken mit besonderer Bauart bei:					
Deutsche Reichsbahn	15,04[1]	—	—	—	15,04
Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	1,62[2]	1,40[3]	—	—	3,02
Straßenbahnen	3,43[4]	2,66[5]	0,25[6]	—	6,34

Zum Schluß sei noch auf die Bahnen besonderer Bauart, d. h. auf die Zahnradbahnen, die Standbahnen mit Zugseil und die Schwebebahnen hingewiesen, die, wie eingangs erwähnt, in dem neu erschienenen Bande der Statistik der Straßenbahnen ebenfalls nachgewiesen sind. Unter ihnen hat, wie die vorstehende Übersicht zeigt, die weitaus größte Verkehrsbedeutung die als Schwebebahn mit Laufschiene betriebene Bahn

[1] Verschiedene Bahnstrecken (Schwarzwald, bei Passau, bei Reutlingen).
[2] Barmen—Tölleturm. [3] Oberweißbacher Bergbahn. [4] Stuttgart—Degerloch, Heidelberg—Königstuhl. [5] Merkurbahn Baden-Baden, Stuttgart—Waldfriedhof, Laubach—Rittersturz bei Koblenz, Loschwitz—Weißer-Hirsch.
[6] Loschwitz—Oberloschwitz.

in Wuppertal. Bei den elf Zahnradbahnen handelt es sich um drei Strecken der Reichsbahn, um drei Strecken, die von Kleinbahnen oder Straßenbahnen betrieben wurden und um fünf selbständige Bahnunternehmungen. Von letzteren hatte die Zugspitzbahn die größte Länge und mit 210 000 beförderten Personen auch den größten Verkehr. Von ihrer Gesamtlänge von 19,3 km waren jedoch nur 11,1 km Zahnradbahn, 0,7 km Schwebebahn und der Rest Flachbahn. An Schwebebahnen mit Tragseil waren einschließlich der Strecke der Zugspitzbahn acht mit zusammen 15,3 km Länge vorhanden; unter ihnen war die Nebelhornbahn mit 4,7 km die längste, während die nur 0,5 km lange Bergbahn Bad Harzburg mit 134 000 Personen den größten Verkehr (abgesehen von der von der Dresdener Straßenbahn mitbetriebenen Bahn nach Oberloschwitz) aufwies. Ferner gab es 1933 in Deutschland 13 Standbahnen mit Zugseil mit zusammen 8,2 km Länge. Unter den acht Standbahnen mit Zugseil, die unabhängig von anderen Schienenbahnen betrieben wurden, war die Drahtseilbahn Augustusburg mit 1,2 km die längste, die Rauschener Drahtseilbahn mit nur 90 m Länge die kürzeste; den größten Verkehr hatte mit 241 000 Personen die Bergbahn in Wildbad.

Die Güterbewegung auf dem Wasserwege im Jahre 1934.

Von

Dr. Otto Schlier, Regierungsrat im Statistischen Reichsamt.

Nachdem der deutsche Güterverkehr im Jahre 1929 einen letzten Höhepunkt erreicht hatte, ging er in den drei folgenden Jahren unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise, die alle Länder europäischer Zivilisation betroffen hatte, sich aber in Deutschland besonders stark auswirkte, mehr und mehr zurück. Der Eisenbahngüterverkehr, für den die Güterbewegungsstatistik 1929 noch 466 Millionen t nachgewiesen hatte, schrumpfte bis 1932 auf 267 Mill. t zusammen; d. h. er war um nahezu 43 % gesunken. In der Binnenschiffahrt, bei der die Güterbeförderung 1929 insgesamt 111 Mill. t ausgemacht hatte, waren 1932 nur noch 74 Mill. t befördert worden; der Rückgang betrug hier 33 %. Im Seeverkehr waren 1929 48 Mill. t, 1932 nur noch 33 Mill. t nachgewiesen worden; auch hier war also ein großer Verkehrsschwund (von 31 %) zu verzeichnen.

Gegen Ende des Jahres 1932 machten sich die ersten Anzeichen eines Umschwungs bemerkbar, der sich dann in den folgenden Jahren 1933 und 1934 voll durchsetzte. Der Güterverkehr des Jahres 1934 lag bei der Eisenbahn, bei der die Schrumpfung am größten war, bereits um 31 %, bei der Binnenschiffahrt und im Seeverkehr, wo der Rückgang weniger stark war, je um 28 % über dem Stand des Jahres 1932. Im ganzen wurden 1934 auf der Eisenbahn 350 Mill. t befördert, auf Binnenwasserstraßen 94 Mill. t und im Seeverkehr 43 Mill. t. Die Rekordzahlen des Jahres 1929 sind allerdings noch nicht wieder erreicht worden; der Eisenbahnverkehr bleibt noch um 25 %, die Binnenschiffahrt um 15 % und der Seeverkehr um 12 % dahinter zurück. Diese Zunahme des Güterverkehrs war erreicht worden, trotzdem ein vierter Verkehrszweig, der Kraftverkehr, sich gerade in dieser Zeit technisch und organisatorisch vervollkommnete und auch vom Güterverkehr einen (vermutlich) stets wachsenden Anteil für sich in Anspruch nahm.

Über den Eisenbahngüterverkehr wird an anderer Stelle des „Archivs" eine Darstellung gegeben. Die folgenden Ausführungen befassen sich mit der Güterbewegung auf dem Wasserweg, d. h. der Güterbeförderung der Binnen- und Seeschiffahrt. Sie fußen auf den Ergebnissen der Binnen- und der Seeschiffahrtstatistik, die nach gleichen Gesichtspunkten wie die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen bearbeitet werden und in dem gleichen Quellenwerk, den Bänden der Statistik des Deutschen Reichs, jährlich erscheinen[1]. Alle drei Statistiken, die im Grunde eine einzige sind, geben eine Darstellung der beförderten Gütermengen, gegliedert nach Güterarten und nach Versand- und Empfangsbezirken; ein für alle drei Statistiken einheitliches Güterverzeichnis und die Bezirkseinteilung, die in den drei Statistiken aufeinander abgestimmt ist, sichern die Einheitlichkeit der Darstellung und ermöglichen Vergleiche der Verhältnisse bei den drei Verkehrszweigen. Leider ist es bis jetzt noch nicht möglich gewesen, den nächst wichtigen Verkehrszweig, den Kraftverkehr, mit in die statistische Darstellung einzubeziehen; doch ist damit zu rechnen, daß auch diese Lücke in nicht allzu ferner Zeit geschlossen wird.

I. Die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt.

1. Die Bedeutung der einzelnen Wasserstraßen.

Einer der wesentlichsten Unterschiede zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt besteht darin, daß bei dieser das Verkehrsnetz durch die natürlichen Wasserläufe vorgezeichnet ist und nur in beschränktem Umfange durch künstliche Wasserstraßen ergänzt werden kann, während das Liniennetz der Eisenbahn in viel geringerem Grade von den natürlichen Verhältnissen eines Landes abhängig ist und deshalb alle, auch die von Natur weniger begünstigten Landstriche überdecken kann und auch viel engmaschiger als das Wasserstraßennetz zu sein vermag. In der „Statistik der Eisenbahnen Deutschlands" sind für die Reichsbahn allein rund 2500 Strecken nachgewiesen, zu denen etwa noch 250 Privatbahnstrecken kommen, die alle zusammen eine Länge von rund 58 000 km besitzen. In der Binnenschiffahrt dagegen lassen sich, auch wenn man noch so weitherzig zählt, höchstens 150 Wasserstraßen mit insgesamt 12 000 km Länge feststellen. Im Vergleich mit der Binnenschiffahrt ist man fast berechtigt, von einer Flächenwirkung der Eisenbahn zu sprechen. Erst ein Vergleich des Eisenbahnverkehrs mit dem Kraftverkehr, der selbst in die entlegensten und kleinsten Siedlungen vordringt, zeigt, daß eine Flächenwirkung auch beim Eisenbahnverkehr noch nicht in vollem Ausmaße erreicht ist.

[1] Für 1934 Bände Nr. 476, 477 und 481.

Bei der Binnenschiffahrt verdient noch ein weiteres Moment Beachtung: die einzelnen Wasserstraßen stehen mit völlig ungleicher Verkehrsbedeutung nebeneinander. Auch bei der Eisenbahn kennen wir Haupt- und Nebenbahnen, Linien mit dichter und mit geringer Zugfolge; doch beim Binnenwasserstraßenverkehr finden wir einige wenige Linien, die weitaus den größten Teil des Güterverkehrs überhaupt auf sich vereinigen. Allein auf der Rheinwasserstraße, die hier zuerst zu nennen ist, spielen sich rund 57 % der ganzen deutschen Binnenschiffahrt ab; die Elbe trägt (1934) etwa 11 %, und die Oder rund 8 %, die drei Hauptströme zusammen über ¾ aller deutschen Binnenwasserstraßentransporte.

Tonnenkilometrische Leistungen auf den deutschen Binnenwasserstraßen[1].

Wasserstraßengebiete	1934	1933	1932
	in Mill. Tonnenkilometern		
Ostpreußische Wasserstraßen	107,8	92,4	86,8
Oder (von Kosel bis Stettin)	1 780,4	1 422,3	1 141,7
Übriges Odergebiet	182,5	129,4	117,3
Märkische Wasserstraßen	1 102,4	1 014,8	951,8
Elbe (von der tschechoslowakischen Grenze bis Hamburg)	2 279,5	2 582,6	2 982,7
Übriges Elbegebiet	165,6	155,3	169,7
Weser mit Nebenflüssen	331,1	315,5	325,5
Nordwestdeutsche Kanäle	2 826,6	2 048,2	1 811,2
Rhein (im Deutschen Reich)	12 388,4	10 772,2	10 102,7
Übriges Rheingebiet	320,0	322,4	274,9
Donau (von Kelheim bis zur Grenze)	94,1	71,0	82,1
Alle Wasserstraßen	21 578,4	18 926,1	18 046,4

Nächst dem Rhein, der Elbe und der Oder, die als natürliche Ströme das Rückgrat des deutschen Binnenwasserstraßennetzes bilden, folgen an Verkehrswichtigkeit die beiden Kanalsysteme: die märkischen Wasserstraßen und die nordwestdeutschen Kanäle. Jene verbinden die Elbe mit der Oder und geben dadurch nicht nur Berlin eine Wasserverbindung zu den Nordsee- und Ostseehäfen Hamburg und Stettin, nach Mitteldeutschland und nach Schlesien, sondern ermöglichen auch durchgehende Schiffsverbindungen zwischen Hamburg und Schlesien und zwischen Stettin und Mitteldeutschland. Das nordwestdeutsche Kanalgebiet verbindet zunächst die natürlichen Wasserstraßen des Rheins, der Ems und der Weser und gibt dadurch in erster Linie die Möglichkeit zum Transport von Gütern aus dem Ruhrgebiet zum Rhein (Rhein-

[1] Vgl. „Wirtschaft und Statistik", Jahrg. 1936, H. 1.

Herne-Kanal), zur Ems- und Wesermündung (Dortmund-Ems-Kanal und Küstenkanal), zur Weser und in das niederdeutsche Industriezentrum (Mittellandkanal) und zum Bezug von Gütern aus den genannten Richtungen. Nach Fertigstellung des Mittellandkanals wird auch die Elbe (Mitteldeutschland) vom Ruhrgebiet aus mit Binnenschiffen erreichbar sein. Da sich östlich an die Elbe das Netz der märkischen Wasserstraßen bereits anschließt, werden nach Vollendung des Mittellandkanals die beiden bisher getrennten Kanalsysteme miteinander in Verbindung stehen und durchgehenden West-Ost-Verkehr vom Rhein über die Weser und Elbe bis zur Oder ermöglichen, der (wenn man die weniger leistungsfähige und durch die neue Grenzziehung belastete Warthe-Netze-Weichsel-Nogatlinie mit in Betracht zieht) bis Ostpreußen weitergeführt werden kann.

Die ostpreußischen Wasserstraßen, die Weser mit ihren Nebenflüssen, die Donau sowie die Unterläufe und Seitenwasserstraßen der drei Hauptströme treten ihrer Verkehrswichtigkeit nach, wie aus der vorherigen Übersicht zu ersehen ist, hinter den vorhin genannten Flüssen und Kanalsystemen zurück.

In den Schwankungen der Zahl der Tonnenkilometer, die für aufeinanderfolgende Jahre festgestellt worden ist, kommen zunächst die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse zum Ausdruck. So ist der Aufschwung des Wirtschaftslebens, der sich in den Jahren 1933 und 1934 allgemein durchsetzte, auch in den Leistungsziffern der meisten Wasserstraßen zu verspüren. So drückt sich ferner die stärkere Entfaltung der Binnenwirtschaft im Vergleich zum Außenhandel im rascheren Wiederaufstieg des Verkehrs auf den östlichen Wasserstraßen, insbesondere auf der Oder, aus. Auf dieselbe Ursache ist auch die Tatsache zurückzuführen, daß der Verkehr auf den nordwestdeutschen Kanälen, die das Hinterland der Ems und Weser für die deutschen Seehäfen erschließen, von 1932 bis 1933 um 13 % und von 1933 bis 1934 um 38 % zugenommen hat, während der Rheinverkehr, der u. a. den Zubringe- und Abholdienst für die holländischen und belgischen Häfen umfaßt, in den gleichen Zeitabschnitten nur um 7 % und um 15 % gestiegen ist.

Zu den vielgestaltigen Ursachen allgemeiner Art, die den Verkehr beeinflussen und von denen wir zwei besonders wichtige hervorgehoben haben, kommen noch solche hinzu, deren Wirkungen sich speziell in der Binnenschiffahrt geltend machen. Der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen ist nämlich von der Wasserführung der Flüsse und von den Witterungsverhältnissen abhängig, d. h. von Faktoren, die sich menschlichen Einflüssen weitgehend entziehen. Trockenheit hindert den Verkehr oder legt ihn gar still, ebenso wirken Eisgang und Hoch-

wasser hemmend. Diese Gesichtspunkte müssen z. B. berücksichtigt werden, wenn man den Rückgang des Elbeverkehrs und des Weserverkehrs in den Jahren 1933 und 1934 verstehen will, der in eine Zeit allgemeinen Verkehrsaufschwungs fällt.

2. Der Verkehr in den einzelnen Häfen.

Wie das Verkehrsnetz der Binnenschiffahrt verhältnismäßig nur wenige Linien aufzuweisen hat, von denen jedoch ein Teil besonders starken Verkehr zeigt, so sind auch die „Bahnhöfe" der Binnenschifffahrt, die Häfen, im Verhältnis zur Eisenbahn viel weniger zahlreich, dafür treffen wir hier aber auch einige von ganz großen Ausmaßen.

Allen Häfen voran steht Duisburg, dessen Verkehr (1934) allein 16 % des Verkehrs aller wichtigeren Häfen, d. h. aller Häfen von etwa 100 000 t Jahresverkehr und mehr, ausmacht. Faßt man alle niederrheinischen Häfen von Wesseling oberhalb Kölns bis zur niederländischen Grenze zusammen, so erhält man 30 % des Verkehrs aller wichtigeren Häfen, und nimmt man die unmittelbar angrenzenden Häfen des Ruhrgebiets noch hinzu, so sind es 47 %. Fast die Hälfte des Verkehrs aller wichtigeren Häfen Deutschlands entfällt also auf den verhältnismäßig kleinen Raum, der zwischen Wesseling, der deutsch-niederländischen Rheingrenze, Saerbeck (nördlich von Münster) und Hamm liegt.

Zur Beurteilung dieses Anteils ist es jedoch wichtig, sich vor Augen zu halten, daß ihm die Mengenangaben der beförderten Güter zugrunde liegen und daß die Größe der Mengenzahlen vor allem durch die wertmäßig weniger bedeutenden Massengüter, wie z. B. die Kohle, bestimmt wird. Unter Zugrundelegung der Werte der beförderten Güter würde der Anteil des niederrheinisch-westfälischen Wirtschaftsraumes am gesamtdeutschen Binnenwasserstraßenverkehr wohl weniger hoch ausfallen.

Duisburg-Hamborn, der größte Binnenhafen Deutschlands, ist der Umschlaghafen des Ruhrgebiets. Im ganzen Stadtgebiet kamen hier im Jahre 1934 insgesamt 6,5 Mill. t Güter an und gingen 13,5 Mill. t Güter ab. Der engere Hafenbereich der Duisburg-Ruhrorter Häfen allein weist in der Ankunft 2,7 Mill. t und im Abgang 10,5 Mill. t nach; von diesen Gütern sind 1,8 Mill. t ohne größeren Aufenthalt nach der Löschung mit der Bahn weiter transportiert worden und 9,9 Mill. t, also weitaus der größte Teil des Abgangsverkehrs, von der Bahn auf das Schiff übernommen worden.

Das bedeutendste Aufgabengebiet der Duisburger Häfen ist der Empfang von Erzen, den wichtigsten Rohstoffen der Ruhrindustrie, die

nicht an Ort und Stelle gewonnen werden, einerseits und der Versand von Steinkohle, dem wichtigsten Erzeugnis des Ruhrgebiets, andererseits; jener machte (1934) mit 3,5 Mill. t 54 % des Gesamtempfangs in Duisburg und dieser mit rd. 11 Mill. t 80 % des Gesamtversands aus. Bei beiden Verkehrsgattungen überwiegt der Verkehr mit den niederländischen und belgischen Häfen, insbesondere mit Rotterdam. Vom Erzempfang kamen 1934 zwei Drittel (65 %) aus den genannten Häfen und vom Steinkohlenversand gingen sogar mehr als zwei Drittel (71 %) in die Niederlande und nach Belgien. Die niederländischen und belgischen Häfen besorgen den Umschlag vom und zum Seeschiff und vermitteln den Verkehr mit den Gebieten jenseits der „Seegrenze". Zu diesen Gebieten zählen in großem Umfange auch die deutschen Seehäfen, so daß also rein deutscher Verkehr zwischen Ost- und Westdeutschland über die Niederlande als Durchfuhrland vonstatten geht („Zwischenauslandverkehr"). Als Herkunft der Erze ist außer den Rheinmündungshäfen Straßburg zu erwähnen, wo die lothringischen Minetteerze auf das Rheinschiff umgeschlagen werden; als Bestimmungshäfen der Kohle kommen auch die mittel- und oberrheinischen Häfen (Mainz, Frankfurt, Aschaffenburg, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl und Straßburg) in Betracht, von wo aus die Kohlenmengen über die hessischen und süddeutschen Gebiete, die Schweiz und das Elsaß verteilt werden.

Beim Duisburger Ankunftverkehr treten neben den Erzen noch andere für die industrielle Produktion und für den Verkehr wichtige Rohstoffe auf, so Alteisen, Mineralöle, Holz und Salz, sodann Güter, die — wie das Getreide — für die Ernährung der Bevölkerung bestimmt sind. Alteisen, Mineralöle und Getreide kommen dabei überwiegend über die niederländischen und belgischen Seehäfen, Holz vom Oberrhein und Salz vom Niederrhein. Beim Abgangsverkehr sind außer der Kohle die Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie hervorzuheben, die ebenfalls überwiegend über die Rheinmündungshäfen befördert werden; auch Erze, die nach Umladung in ein anderes Binnenschiff ins Ruhrgebiet weiterschwimmen, sind beim Abgangsverkehr zu nennen. Bei der Ankunft und beim Abgang finden sich auch größere Mengen von gewöhnlicher Erde, von Kies und Sand u. dgl., bei denen es sich zum größten Teil um Rheinkies handelt, der in der Regel nicht über allzu weite Entfernungen transportiert wird.

In der Entwicklung des Duisburger Hafenverkehrs der letzten Jahre spiegelt sich nicht allein die Verkehrsschrumpfung in der Zeit der Wirtschaftskrise und der Wiederaufstieg von Wirtschaft und Verkehr wider. Der Rückgang des Duisburger Verkehrs ist weit stärker als im Durchschnitt der Binnenhäfen und die Wiederbelebung bleibt weit hinter

den übrigen Häfen zurück. Während der Verkehr aller wichtigeren deutschen Häfen in der Zeit von 1929 bis 1932 um 29 % zurückgegangen ist und während dieser Ausfall in den folgenden Jahren (bis 1934) bis auf 8 % wieder ausgeglichen werden konnte, ist der Verkehr in Duisburg von 1929 bis 1932 um genau die Hälfte eingeschrumpft. Auch er hat in der folgenden Zeit wieder aufgeholt, bleibt jedoch 1934 noch um 36 % hinter 1929 zurück.

In dieser unterschiedlichen Entwicklung kommen neben den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen strukturelle Veränderungen in der Verkehrswirtschaft zum Ausdruck. Zu deren Verständnis ist es zweckmäßig, sich die Zahlen aus den Häfen am Rhein-Herne-Kanal und am Ruhrkanal vor Augen zu halten. Diese Häfen weisen in der Zeit von 1929 bis 1932 einen Rückgang auf, der nur 21 % ausmacht, also hinter dem Durchschnitt aller wichtigeren Häfen Deutschlands zurückbleibt. 1932 bis 1934 haben sie soviel aufgeholt, daß der Gesamtverkehr von 1934 bereits über dem von 1929 liegt. Dabei haben sich die Transporte von und nach den Rheinmündungshäfen (die also an Duisburg vorbeifahren) etwa behauptet, und der Verkehr mit den deutschen Seehäfen, vor allem mit Emden, ist weiter ausgedehnt worden. Im ersten Fall bedeutet dies im Hinblick auf Duisburg, daß sich die unmittelbaren Transporte des Ruhrgebiets von und nach Westen besser behauptet haben als der mit Umladung in Duisburg verbundene Verkehr. Im zweiten Fall sind Mengen, die unter früheren Verhältnissen wohl nach Westen, vielleicht unter Inanspruchnahme der Duisburger Häfen, geleitet worden oder umgekehrt vom Westen her ins Ruhrgebiet gekommen wären, in eine ganz andere Verkehrsrichtung abgelenkt worden, in der sie Duisburg nicht berühren. Um welche Mengen es sich dabei handelt, ergibt sich daraus, daß vom Rhein-Herne-Kanal

1929	0,9	Mill.	t	nach Emden,
	4,6	„	t	„ Belgien und Holland,
1934	1,4	„	t	„ Emden,
	4,8	„	t	„ Belgien und Holland

befördert worden sind und daß in den Häfen am Rhein-Herne-Kanal

1929	0,0	Mill.	t	aus Emden,
	1,9	„	t	„ Belgien und Holland,
1934	0,3	„	t	„ Emden,
	1,6	„	t	„ Belgien und Holland

gelöscht worden sind.

Unter den Hauptverkehrsbeziehungen Duisburgs, den Beziehungen zu den am Rhein gelegenen Häfen, sind bei einigen die in der Zeit der Wirtschaftskrise entstandenen Verluste wieder ausgeglichen worden;

dies gilt vom Empfang aus Karlsruhe, Kehl und Straßburg und vom Versand nach Mainz und Frankfurt. Bei den meisten der Hauptverkehrsbeziehungen sind jedoch die Lücken nicht wieder ausgefüllt worden. Insbesondere liegt der Ankunftsverkehr aus den Niederlanden noch weit unter der Hälfte des entsprechenden Verkehrs von 1929 und hat der Abgangsverkehr in die Niederlande noch nicht wieder zwei Drittel des damaligen Umfangs erreicht. Auch der Verkehr mit Belgien sowie mit Mannheim und Ludwigshafen liegt noch weit unter der ehemaligen Höhe.

Von besonderem Interesse ist ein Zweig des Duisburger Verkehrs, der Rhein-Seeverkehr. Während der Binnenschiffsverkehr im Duisburger Hafen in der Zeit der Wirtschaftskrise mehr und mehr lahmgelegt wurde, nahm der Rhein-Seeverkehr, also der Verkehr der Schiffe, die an Rotterdam vorbei über See fahren, erheblich zu. 1932 wurden in Duisburg 168 000 t, d. h. etwa doppelt soviel Güter wie im Jahre 1929, im Rhein-Seeverkehr geladen und gelöscht. Bis 1934 ist dieser Verkehr wieder etwas zurückgegangen (auf 144 000 t), so daß seine Ausdehnung nicht in vollem Ausmaße als Ausdruck einer Strukturwandlung aufzufassen ist. Doch liegt sein Umfang 1934 noch erheblich über 1929.

Verkehr der wichtigsten niederrheinisch-westfälischen Häfen 1934.

Häfen	Ankunft		Abgang		
	insgesamt	davon Erze aller Art	insgesamt	davon Kohlen aller Art[1]	davon Eisenerzeugnisse
	in 1000 Tonnen				
Wesseling	30	7	2257	2252	—
Köln	1202	67	1805	1306	144
Neuß	673	18	369	237	23
Düsseldorf	1318	5	726	126	102
Krefeld-Ürdingen	518	33	137	—	2
Rheinhausen	1846	1738	454	—	314
Duisburg-Hamborn	6467	3514	13 506	10 829	1091
Homberg	137	34	1341	1255	—
Walsum	986	725	747	510	170
Mülheim a. Ruhr	583	326	158	—	112
Oberhausen	48	9	537	523	—
Essen u. Bottrop	718	470	3819	3624	62
Gelsenkirchen	1512	1311	3138	2974	138
Wanne-Eickel	137	9	2578	2573	2
Dortmund	2701	2242	890	592	226

[1] Bei Wesseling Braunkohlen, bei allen übrigen Häfen Steinkohlen.

Unter den übrigen niederrheinisch-westfälischen Häfen (außer Duisburg-Hamborn) finden wir einige mit ganz einseitig ausgebildetem Verkehr. Am einseitigsten ist wohl Wesseling, bei dessen 2,3 Mill. t Gesamtverkehr (1934) es sich fast nur um Braunkohlenversand handelt. Doch auch im Bereich der Ruhrkohle finden sich ähnliche Spezialhäfen, bei denen bald auf der Empfangsseite der Erzverkehr, bald auf der Versandseite der Steinkohlenverkehr und der Verkehr von Eisen- und Stahlerzeugnissen vorherrschen. Ein Übergewicht des Erzes beim Empfang findet sich in Rheinhausen und Walsum, in Mülheim a. Ruhr, in Essen und Bottrop, Gelsenkirchen und Dortmund. Die Steinkohle macht fast den ganzen Abgangsverkehr aus in Homberg a. Rhein und in Oberhausen, Essen und Bottrop, Gelsenkirchen und Wanne-Eickel an den Kanälen; auch in Köln und Neuß (Aachener Kohle), Walsum und Dortmund spielt sie beim Abgangsverkehr eine große Rolle. Der Versand von Eisen- und Stahlerzeugnissen tritt vor allem in Rheinhausen (Friedrich-Alfred-Hütte) und Mülheim a. Ruhr bestimmend hervor, weist jedoch auch in Köln, Düsseldorf und Walsum, Gelsenkirchen und Dortmund große Mengen auf.

Recht vielseitig ist der Verkehr in den Rheinhäfen Köln und Düsseldorf, auch in Neuß und Krefeld. In Köln treten im Ankunftsverkehr das Getreide (1934: 230 000 t) und das Salz, die Steinkohle, das Holz und die Mineralöle und im Abgangsverkehr außer der Steinkohle und den Eisen- und Stahlerzeugnissen das Mehl hervor. In Düsseldorf sind bei der Ankunft Getreide (261 000 t), Mineralöle, Holz und Roheisen und beim Abgang außer Kohle und Eisenwaren Mineralöle und Mehl die wichtigsten Güterarten. Unter den in Neuß gelöschten Waren sind in erster Linie Getreide und unter den in Krefeld angekommenen Gütern Getreide und Zucker zu nennen.

Auch die soeben besprochenen niederrheinisch-westfälischen Häfen haben bis auf wenige Ausnahmen in der Zeit der Wirtschaftskrise große Einbußen erlitten, in gleichen Ausmaßen wie Duisburg jedoch nur wenige. Besonders stark betroffen wurden Dortmund, dessen Verkehr von 1929 bis 1932 um etwa die Hälfte zurückgegangen ist, Walsum mit einem Rückgang um etwa 60 % und Rheinhausen mit einem Verlust von zwei Dritteln des Verkehrs von 1929. Neben den Verlusten, die auch in den meisten übrigen Häfen zu verzeichnen sind, stehen jedoch auch Verkehrsgewinne einiger weniger Häfen. In Köln zeigt sich von 1929 bis 1932 eine Zunahme der umgeschlagenen Gütermengen von 2,37 Mill. t auf 2,46 Mill. t und in Homberg von 1,22 auf 1,30 Mill. t, und auch Neuß kann einen Gewinn von 3000 t verzeichnen.

Ein großer Teil der Verluste ist in der Zeit des Wiederaufstiegs der Wirtschaft wieder ausgeglichen worden, so daß die meisten Häfen 1934 einen Verkehr aufweisen, der über dem von 1929 liegt oder doch nahe an ihn herankommt. So hat der Verkehr von Köln, Neuß, Düsseldorf und Homberg, von Mülheim a. Ruhr, Oberhausen, Gelsenkirchen und Wanne-Eickel den von 1929 überschritten. In Wesseling, Rheinhausen und Essen-Bottrop ist der Verkehrsumfang von 1929 fast erreicht worden, in Krefeld und Dortmund ist noch eine größere Lücke auszufüllen. Erheblich hinter 1929 bleibt — ähnlich wie Duisburg-Hamborn — nur das benachbarte Walsum zurück. Daß bei der günstigeren Gestaltung des Verkehrs der Kanalhäfen Momente der strukturellen Umlagerung des Verkehrs mitspielen, ist bei der Darstellung des Duisburger Verkehrs schon erwähnt worden.

Ähnlich wie bei Duisburg ist auch bei Köln und Düsseldorf die Entwicklung des Rhein-Seeverkehrs von besonderem Interesse. Der Verkehr zeigt in der Krisenzeit eine verhältnismäßig große Erweiterung, nahm jedoch in den Jahren der Wiederankurbelung der Wirtschaft, die also für den Verkehr normalere Verhältnisse mit sich brachte, wieder etwas ab.

Fahren wir von dem Zentrum des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs, dem niederrheinisch-westfälischen Gebiet, rheinaufwärts, so treffen wir zunächst eine Reihe von Häfen, die nach den am Rhein üblichen Ausmaßen nur als mittelgroß zu bezeichnen sind. Nach Bonn und seiner Nachbarstadt Beuel folgen hier die Häfen im Bereich der mittelrheinischen Steinindustrie (Neuwied u. a.), sodann Koblenz an der Mündung der Mosel und Oberlahnstein als Umschlaghafen für die Lahnschiffahrt.

Erst südlich des Rheindurchbruchs, in Rhein-Main-Gebiet, begegnen wir wieder Häfen von großen Ausmaßen: an der Mündung des Mains in den Rhein Mainz, mainaufwärts vor allem Frankfurt und Aschaffenburg und zwischen beiden (von geringerer Bedeutung) Offenbach und Hanau; am Rhein unterhalb von Mainz sind hier noch Wiesbaden und Bingen und oberhalb von Mainz Gernsheim und Worms zu nennen.

Verkehr der Mittelrhein- und Mainhäfen 1934.

Häfen	Ankunft		Abgang
	insgesamt	davon Kohlen	insgesamt
	in 1000 Tonnen		
Mainz	1461	839	560
Frankfurt	1977	1239	203
Aschaffenburg	840	596	114

Während bei den niederrheinisch-westfälischen Häfen, in denen Kohle geladen wird, der Hafenabgang die Ankunft übertrifft, stehen hier, wo die rheinaufwärts transportierte Kohle wieder gelöscht wird, beim Hafenankunftsverkehr die größeren Zahlen; besonders groß ist ihr Übergewicht in Frankfurt und Aschaffenburg. Naturgemäß stehen die Kohlen unter den hier gelöschten Gütern an erster Stelle; sie machen in Mainz und Frankfurt rund 60 %, in Aschaffenburg sogar über 70 % aller ausgeladenen Güter aus. Zumeist ist die Kohle in den niederrheinisch-westfälischen Häfen verladen worden; ein verhältnismäßig kleiner Teil stammt aus den Rheinmündungshäfen. Neben der Kohle spielen bei der Löschung in den drei Häfen auch andere Güter eine große Rolle: in Mainz und Aschaffenburg das Holz (197 000 bzw. 129 000 t), das zumeist aus holländischen Häfen stammt, in Mainz sodann Düngemittel, Mineralöle, Erze, Eisen- und Stahlerzeugnisse und Mehl und in Frankfurt Schwefelkies, Eisen- und Stahlerzeugnisse, Getreide, Mehl und Mineralöle. Unter den in den Mittelrhein- und Mainhäfen abgegangenen Gütern sind die künstlichen Steine, die in Mainz verladen worden sind, an erster Stelle zu nennen.

Die Verluste, die die Wirtschaftskrise den Häfen im Rhein-Maingebiet gebracht hat, sind, was Mainz und Aschaffenburg betrifft, ganz oder beinahe wieder ausgeglichen worden. Der Verkehr von Mainz, der im Jahre 1932 um 771 000 t unter 1929 liegt, überschreitet im Jahre 1934 den Verkehr von 1929 bereits um 12 000 t, und der Verkehr von Aschaffenburg, dessen Verluste (1932 gegen 1929) 435 000 t betragen hatten, bleibt nur noch um 25 000 t hinter 1929 zurück. Der Verkehr von Frankfurt jedoch, der von 2,66 Mill. t (1929) auf 1,85 (1933) zurückgegangen ist, hat 1934 erst wieder 2,18 Mill. t erreicht. Unter den mittleren Häfen haben Hanau und Offenbach ihren Verkehrsumfang von 1929 nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten, während die am Rhein gelegenen Häfen (Bingen, Wiesbaden, Gernsheim, Worms) noch größere Lücken auszufüllen haben.

Mit Aschaffenburg hört der größere Verkehr auf dem Main zunächst auf. Unter den mainaufwärts gelegenen Häfen treten Würzburg und Bamberg hervor, machen jedoch zusammengenommen nur etwa ein Sechstel des Aschaffenburger Verkehrs aus. Erst die im Gange befindliche Mainkanalisierung wird das obere Ende der Mainschiffahrt tiefer ins Land hinein verlegen.

Rheinaufwärts schließen sich an die mittelrheinischen die oberrheinischen Häfen an, deren Verkehrsbedeutung die des Mittelrhein- und Maingebiets noch überragt.

Verkehr der Oberrheinhäfen 1934.

Häfen	Ankunft					Abgang	
	insgesamt	Kohlen	Mineralöle	Holz	Getreide	insgesamt	davon Holz
	in 1000 Tonnen						
Kehl	1465	960	2	36	191	503	122
Karlsruhe	2389	1998	39	21	11	259	132
Mannheim	4682	2538	228	353	463	747	3
Ludwigshafen	2547	1327	175	30	135	761	1

Wie bei den mittelrheinischen Häfen wird der Umfang des Hafenverkehrs im ganzen wie insbesondere des Ankunftsverkehrs durch die Kohle bestimmt, die in allen vier Häfen mindestens die Hälfte der gelöschten Güter ausmacht. Soweit es sich um Braunkohle handelt, haben die entsprechenden Verladungen in Wesseling stattgefunden. Die Steinkohle stammt überwiegend aus dem niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet; doch finden sich auch, besonders in Kehl und Mannheim, größere Mengen von Steinkohle, die in holländischen und belgischen Häfen vom Seeschiff aufs Rheinschiff umgeladen worden sind und bei denen es sich um Auslandskohle handeln dürfte. Die aus Straßburg abgegangene Kohle stammt aus dem Saarland und hat auf dem Weg über die lothringischen Kanäle oder mit der Bahn den Straßburger Hafen erreicht. Den Verbleib der Kohlenmengen, die in den vier Oberrheinhäfen gelöscht sind, läßt die Statistik der Güterbewegung auf Eisenbahnen erkennen: die Kohle wird von hier aus über Württemberg, Baden, die Pfalz und das Saarland, auch über Südbayern verteilt oder, vor allem ab Kehl, in die Schweiz weiterbefördert.

Die übrigen Güter, die bei der Ankunft mengenmäßig ins Gewicht fallen, vor allem Getreide, Holz, Mineralöle, sind zumeist in holländischen und belgischen Häfen verladen worden. Nicht alle der aus holländischen und belgischen Häfen kommenden Güter sind jedoch als Auslandsgut anzusprechen; zum Teil handelt es sich um deutsche Waren, die über Rotterdam rheinaufwärts befördert worden sind.

Unter den am Oberrhein abgegangenen Gütern ist zunächst das Holz zu nennen, das in Kehl und Karlsruhe verladen wird und vor allem für Rheinland und Westfalen bestimmt ist, sodann die in Ludwigshafen umgeschlagenen Eisen- und Stahlerzeugnisse aus dem Saarland, die (1934) zumeist nach holländischen und belgischen Häfen befördert worden sind, und das württembergische Salz, das in Mannheim von der Bahn oder vom Neckarschiff aufs Rheinschiff übernommen wird und

teils die deutschen Häfen am Niederrhein, teils die belgischen und holländischen Häfen zum Ziel hat.

Um die Veränderungen in der Struktur der Oberrheinschiffahrt zu erkennen, ist es notwendig, etwas weiter auszugreifen und auch die Verhältnisse der Vorkriegszeit mit in Betracht zu ziehen. Damals (1913) war Mannheim mit 7,4 Mill. t weitaus der größte Oberrheinhafen. Erst nach Abstand folgte die Schwesterstadt Ludwigshafen (2,9 Mill. t) und die weiter oben gelegenen Häfen Straßburg (2,7 Mill. t) und Karlsruhe (1,5 Mill. t); Kehl hatte nur etwa ½ Mill. t aufzuweisen. Die neuen Grenzverhältnisse am Oberrhein, aber auch technische und organisatorische Wandlungen, wie die Verbesserung der Fahrstraßen, die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiffe und Veränderungen in den Frachtverhältnissen führten zu einer Verlagerung des Schwergewichts der Oberrheinschiffahrt stromaufwärts. Nicht zuletzt hängen diese Änderungen mit dem Übergang der Badischen Eisenbahnen auf das Reich zusammen. 1929, also in dem Jahr mit dem bisher günstigsten Verkehrsergebnis der Nachkriegszeit, weist Mannheim nur noch 5,8 Millionen t auf; Ludwigshafens Verkehr hat sich dagegen ausgeweitet, und vor allem haben die südlicher gelegenen Häfen an Umfang gewonnen. Dabei hat Karlsruhe um mehr als die Hälfte seines Jahresverkehrs der Vorkriegszeit zugenommen, Kehls Verkehr hat sich verdreifacht, und der Verkehr des französisch gewordenen Hafens Straßburg ist von 2,7 Mill. t auf 4,8 Mill. t gestiegen. Der Umfang des Baseler Verkehrs war auch 1929 noch gering.

Auch der Wiederanstieg des Verkehrs in den Jahren 1933 und 1934 nach der Wirtschaftskrise hat sich in Richtung der skizzierten Umwandlung vollzogen. Während Mannheims und Ludwigshafens Verkehr 1934 noch hinter dem von 1929 zurückbleibt, haben Karlsruhe und Kehl den damaligen Verkehrsumfang überschritten. Auch der Straßburger Verkehr von 1934 liegt über 1929, und Basel, vor wenigen Jahren für die Rheinschiffahrt kaum wichtig, ist 1934 ein Hafen mit einem Jahresverkehr von rund 350 000 Tonnen geworden.

Wir haben die Rheinwasserstraße vom niederrheinisch-westfälischen Wirtschaftszentrum aus über die Mittelrhein- und Mainhäfen und die oberrheinischen Häfen nach Süden verfolgt. Mit seinen letzten Verzweigungen reicht dieses Rheinschiffahrtssystem tief ins Innere Mitteleuropas hinein. Auf deutschem Boden dringt die Schiffahrt bis Rheinfelden (oberhalb von Basel) vor, bis Heilbronn am Neckar (später bis Plochingen), bis Bamberg am Main und bis Steden an der Lahn. Oberhalb von Bamberg wird wohl auf dem Main und seinen Nebenflüssen Holz geflößt und stellt der Ludwigskanal eine Verbindung mit der

Donau her; bei einer Gesamtbetrachtung können jedoch diese wenig in Anspruch genommenen Wasserwege vernachlässigt werden.

Linksrheinisch sind durch die Mosel, den Rhein-Marne-Kanal und den Rhein-Rhone-Kanal Verbindungen vom Rhein zum französischen Kanalsystem hergestellt, an das auch die schiffbare Saar — entgegen dem natürlichen Lauf des Flusses — Anschluß hat.

Nun gehen wir wieder ins niederrheinisch-westfälische Gebiet zurück und folgen von hier aus den in nördlicher und nordöstlicher Richtung ausgehenden Wasserstraßen.

Nach Norden führt der Dortmund-Ems-Kanal entlang dem Lauf der Ems und parallel der deutsch-niederländischen Grenze zum Emshafen Emden. Als „deutscher Rheinmündungshafen" ist seine Bedeutung für die Schiffahrt in der jüngst vergangenen Zeit immer stärker hervorgetreten. Schon während der Wirtschaftskrise hielt seine Entwicklung eine von der allgemeinen Linie etwas abweichende Richtung ein. Nachdem der Verkehr im Jahre 1929 3,9 Mill. t erreicht hatte, sank er zunächst auf 3,6 Mill. t (1930) und erreichte 1931 knapp 2,4 Mill. t. Während jedoch der Binnenwasserstraßenverkehr allgemein 1932 noch weiter sank, zeigte sich in Emden bereits 1932 wieder ein Ansteigen des Verkehrs; schon in diesem Krisenjahr wurden 3,0 Mill. t Gesamtverkehr erreicht. Seitdem weitete sich der Emdener Verkehr immer mehr aus. 1933 wurden 3,8 Mill. t auf Binnenschiffen ein- und ausgeladen, 1934 sogar 5,3 Mill. t. Damit ist ein Verkehrsumfang erreicht worden, wie er in Emden noch nie zuvor zu verzeichnen war; über 1929, dem Nachkriegsjahr mit den im allgemeinen günstigsten Zahlen, liegt also der 1934er Verkehr um 36 % und über dem letzten Vorkriegsjahr 1913 um 85 %.

Der Charakter des Güterverkehrs im Emdener Hafen ist ganz durch die Bedürfnisse des Ruhrgebiets bestimmt. Bei der Ankunft handelt es sich vor allem um Steinkohle (1934: 2,4 Mill. t von insgesamt 2,7 Mill. t) und beim Abgang um Eisenerz (2,3 von insgesamt 2,6 Mill. t).

Bei Bergeshövede, südöstlich von Rheine, zweigt der Ems-Weser-Elbe-Kanal vom Dortmund-Ems-Kanal nach Osten ab. Er stellt zunächst eine Verbindung zur Weser und zum niedersächsischen Industriezentrum her und wird in absehbarer Zeit auch die Elbe und damit Mitteldeutschland und die Mark erreichen.

Die wichtigsten am Ems-Weser-Elbe-Kanal oder seinen Zweigkanälen gelegenen Häfen sind zwischen Ems und Weser Osnabrück, an der Weser Minden und östlich der Weser Hannover (mit seinen Nachbarorten), Hildesheim, Peine und Braunschweig; Hannover (mit seinen Nachbarorten) erreichte 1934 insgesamt 838 000 t. Der Verkehr dieser

Häfen wird auf der Ankunftsseite vor allem durch die Steinkohle bestimmt, die aus dem Ruhrgebiet kommt und teils in den Hafenstädten selbst verbraucht wird, teils auf die Bahn umgeladen und weiter ins Land befördert wird. Vom gesamten Ankunftsverkehr der genannten größeren Häfen, der sich 1934 auf 1,72 Mill. t belief, waren 1,24 Mill. t Steinkohle (einschl. Briketten und Koks). Außer der Steinkohle ist der Erzempfang in Osnabrück zu nennen. Auf der Versandseite tritt vor allem das Kali (Hannover, Misburg und Peine mit zusammen 326 000 t) und das Eisenerz (Peine mit 201 000 t) hervor.

Auch der Verkehr der niedersächsischen Häfen hat in der Wirtschaftskrise Einbuße erlitten, so in Osnabrück, Minden und Hannover. Doch sind die damals entstandenen Verluste in Osnabrück und Hannover fast wieder ausgeglichen worden; der Verkehr von Minden und von Hildesheim liegt 1934 bereits über dem des Jahres 1929. Von besonderem Interesse ist die Entwicklung des Verkehrs in den beiden zunächst östlichsten Kanalhäfen: Peine, dessen Verkehr von 220 000 t im Jahre 1932 auf 724 000 t (1934) heraufgegangen ist, und Braunschweig, das schon im ersten Berichtsjahr einen Gesamtverkehr von ¼ Mill. t aufweist.

Einerseits durch die Weserstrecke nördlich von Minden, andererseits durch den 1935 eröffneten Küstenkanal (der von Oldenburg nach Dörpen am Dortmund-Ems-Kanal führt) hat auch Bremen Binnenwasserstraßenverbindung mit dem Ruhrgebiet. Der größere Teil der Bremer Binnenschiffahrt ist jedoch Verkehr mit dem Mittelweser- und Allergebiet, dem niedersächsischen Wirtschaftszentrum und dem Oberwesergebiet (Hameln, Münden, Kassel). Vom Gesamtversand des Verkehrsbezirks 9 a (der das bremische Staatsgebiet bis zur Einmündung der Lesum in die Weser umfaßt) gingen 1934 324 000 t (von 562 000 t) nach Mittel- und Oberweserhäfen und in die Häfen am Mittellandkanal und 61 000 t in die Kanalhäfen des Ruhrgebiets. Auf der Empfangsseite sind von 1 150 000 t 700 000 t in Weser- und Mittellandkanalhäfen verladen worden und 258 000 t an den Kanälen des Ruhrgebiets. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß der Verkehr mit dem Mittelwesergebiet (Minden) auch den „Leichterverkehr" umfaßt, d. h. den Verkehr mit Gütern, die fürs Ruhrgebiet bestimmt sind oder vom Ruhrgebiet kommen und die wegen Niedrigwassers auf der Weser in Minden auf mehrere Fahrzeuge verteilt werden müssen oder aus mehreren Schiffen in ein größeres Kanalschiff übernommen werden.

Die Bremer Binnenschiffahrt ist, entsprechend dem Seehafencharakter Bremens, sehr vielseitig, doch überwiegen bei der Ankunft Steinkohle (aus dem Ruhrgebiet) und Kali (aus dem niedersächsischen

Wirtschaftszentrum bei Hannover); auf der Versandseite steht der Menge nach das Holz an erster Stelle, das zumeist fürs Ruhrgebiet bestimmt ist.

Im Verlauf der letzten Jahre hat der Bremer Binnenwasserstraßenverkehr viel eingebüßt. 1928 betrug der Gesamtverkehr 2,46 Mill. t und 1929 2,11 Mill. t; der Tiefpunkt des Verkehrs liegt hier im Jahre 1933, in dem nur 1,47 Mill. t erzielt werden konnten. Erst 1934 brachte hier eine Besserung; in diesem Jahre wurden 1,69 Mill. t insgesamt umgeschlagen.

Gleich Bremen haben auch die kleineren Unterweserhäfen in den letzten Jahren viel Verkehr verloren, so Brake, Nordenham, Wesermünde und vor allem Bremerhaven. Auch hier sind die entstandenen Verluste nur teilweise wieder ausgeglichen worden.

Das Rückgrat des Elbe-Oder-Wasserstraßennetzes bilden der Elbestrom und der Oderstrom mit ihren Nebenflüssen. Zwischen ihnen sind in der Mark verhältnismäßig frühzeitig Verbindungskanäle geschaffen worden, die die beiden Stromgebiete zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz zusammenschließen. Nach den übrigen deutschen Wasserstraßengebieten bestehen nur wenige Verbindungen. Die westdeutschen Wasserstraßen lassen sich zunächst nur auf dem Weg über die Nordsee erreichen, zu den ostpreußischen Wasserstraßen führt die Warthe-Netze-Weichsel-Wasserstraße, außerdem ist Ostpreußen auf dem Seewege erreichbar.

Die Kernpunkte des Elbe-Oder-Wasserstraßennetzes sind die großen Mündungshäfen und die in der Mitte des märkischen Wasserstraßennetzes gelegene Reichshauptstadt. Der überwiegende Teil des Verkehrs im Elbe-Oder-Gebiet und den märkischen Wasserstraßen (nahezu $^4/_5$) ist auf diese Zentren ausgerichtet. Zum Teil handelt es sich um den Verkehr der Mündungshäfen mit dem Hinterland, das durch die Elbe bis nach Böhmen hinein und durch die Oder bis Oberschlesien erschlossen ist, zum Teil um Verkehr der Reichshauptstadt mit den Mündungshäfen und mit den stromaufwärts gelegenen Landesteilen.

Entwicklung der Binnenschiffahrt in Hamburg, Stettin und Berlin.

Häfen	1934	1932	1930	1929	1928
	Gesamtverkehr in 1000 Tonnen				
Hamburg (mit Altona u. Harburg)	6849	8278	9985	8501	9891
Stettin (Wirtschaftsgebiet) . . .	3807	2190	3030	2770	2666
Berlin (Stadtgebiet)	7120	5639	8837	10 707	11 119

Einen allgemeinen Überblick über die Entwicklung der Binnenschiffahrt im Elbe-Oder-Gebiet erhalten wir, wenn wir den Hafenverkehr der drei Plätze beobachten. Betrachten wir zunächst die für Berlin ermittelten Mengen, so sehen wir einen Höhepunkt des Verkehrs im Jahre 1928 liegen. Schon 1929 bleibt die umgeschlagene Menge etwas zurück und sinkt dann Jahr für Jahr stark ab, bis 1932 gerade noch die Hälfte des Verkehrs von 1928 erreicht wurde. Seitdem ist unter dem Einfluß der Wiederankurbelung der Wirtschaft auch der Verkehr in Berlin wieder gestiegen.

In Hamburg und Stettin zeigen sich in den weiter zurückliegenden Jahren insofern Abweichungen von der Berliner Zahlenreihe, als in beiden Häfen im Jahre 1930 (unter dem Einfluß der damals gesteigerten Bemühungen um den Außenhandel) letzte Höchstmengen des Binnenwasserstraßenverkehrs erzielt wurden. Die weitere Entwicklung ging bis 1932 in Hamburg und in Stettin den gleichen Weg wie in Berlin; die Verkehrsmenge nahm rasch ab, in Hamburg um 17 %, und in Stettin um 28 %. Sodann schlagen jedoch die beiden Hafenstädte verschiedene Entwicklungsrichtungen ein. Während sich in Stettin die Belebung der Wirtschaft voll auswirkte, sank in Hamburg der Binnenwasserstraßenverkehr auch 1933 und 1934 weiter ab. Die Ursachen hierfür sind in erster Linie in den ungünstigen Wasserstandsverhältnissen der Elbe in diesen Jahren zu sehen, die einer stärkeren Beteiligung der Elbschiffahrt an der Wiederankurbelung der Wirtschaft hemmend entgegenstanden.

Vergleicht man für die beiden Mündungshäfen den Binnenwasserstraßenverkehr von 1934 mit dem des Jahres 1930 (letzter Höchststand), so zeigen sich interessante Verschiebungen. In Hamburg hat im Jahre 1934 nur der Versand ins Mittelelbe- und Saalegebiet denselben Umfang wie 1930 erreicht. Alle anderen Verkehrsbeziehungen mit dem Binnenland haben dagegen nachgelassen, insbesondere der Versand in die Mark (Berlin), wofür die Hauptursache im niedrigen Wasserstand der Elbe zu sehen ist, und der Empfang aus allen Binnengebieten, wobei neben den Wasserstandsverhältnissen auch die Schrumpfung der überseeischen Ausfuhr als Ursache mitspielt. So ist allein der Binnenschiffsempfang von Kalisalzen, die 1930 noch in größeren Mengen nach U.S.A. und anderen Gebieten verschifft wurden, um 214 000 t zusammengeschrumpft und der Binnenschiffsempfang von Stickstoffdüngemitteln um 135 000 t.

In Stettin ist der Versand im Jahre 1934 sowohl in Richtung zur Mittel- und Oberoder als auch in die Mark und ins Elbegebiet höher als 1930. In dieser Ausdehnung des Verkehrs drückt sich aber nicht

allein die Belebung der Wirtschaft aus, vielmehr ist die Höhe des Verkehrs von 1934 mit bedingt durch Verkehrsumlagerungen von der Elbe zur Oder; insbesondere gilt dies für die verhältnismäßig starke Ausweitung des Verkehrs zwischen Stettin und Berlin. Beim Binnenschiffsempfang zeigt auch Stettin gewisse Einbußen, die sich besonders beim Empfang aus Polen (über die Warthe) geltend machen und hier wohl durch Ablenkungen nach Gdingen verursacht sind.

Betrachtet man also den Verkehr der beiden Mündungshäfen im Jahre 1934, so muß man sich die besonderen Umstände vor Augen halten, die den Verkehr dieses Jahres hier beeinflussen. Für dieses Jahr gilt, daß in Hamburg auf der Empfangsseite des Binnenwasserstraßenverkehrs die landwirtschaftlichen Erzeugnisse überwiegen: Getreide (vor allem aus dem Land und der Provinz Sachsen) mit 530 000 t, Mehl und Zucker (aus der Provinz Sachsen und der Tschechoslowakei). Daneben spielen jedoch auch die Bergbauprodukte eine große Rolle, voran Kalisalze (aus der Provinz Sachsen) und Braunkohle (aus Brandenburg und der Provinz Sachsen). Auch Industrieerzeugnisse, wie Glaswaren und Papierwaren, sind zu nennen. Unter den Gütern, die den Hamburger Hafen auf den Binnenwasserstraßen verlassen haben, stehen die Mineralöle (nach der Hafenstatistik von 1934 insgesamt 580 000 t), die Steinkohle (559 000 t) und das Getreide (492 000 t) obenan; es folgen Erze und Altmetalle, Düngemittel, Ölsaaten, Öle und Ölkuchen, Kolonialwaren und Mehl.

In Stettin treten beim Binnenschiffsempfang ebenfalls Getreide (1934: 361 000 t), Mehl und Zucker hervor, daneben ober- und niederschlesische Steinkohle (276 000 t). Etwa die Hälfte des Binnenwasserstraßenversands war 1934 Steinkohle (1,1 Mill. t), die überwiegend aus dem Ruhrgebiet stammte und zumeist für Berlin und die Mark bestimmt war. Die nächstwichtigen Güter auf der Versandseite waren Erze, Getreide und Mineralöle.

Faßt man den Verkehr der neun wichtigsten deutschen Häfen des Elbegebietes oberhalb von Hamburg zusammen, so zeigt sich eine dem Hamburger Verkehr durchaus gleichartige Entwicklung: 1930 wird ein letzter Höhepunkt des Verkehrs erreicht; dann sinkt der Verkehr erst unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise, dann infolge Niedrigwassers der Elbe mehr und mehr ab. Das gleiche Entwicklungsbild zeigt auch Lübeck, das durch den Elbe-Trave-Kanal mit der Elbe in Verbindung steht und als Elbemündungshafen zur Ostsee anzusehen ist. In gleicher Weise wie Stettin spiegelt auch jeder einzelne der größeren Oderhäfen den Wiederanstieg der Wirtschaft wider, der nach dem Tiefstand von 1932 eingesetzt hat.

Zur Charakterisierung des Verkehrs der wichtigsten Häfen des Elbe- und Odergebietes seien noch einige Angaben über die Gütermengen gemacht, die geladen und gelöscht wurden. Im Elbegebiet oberhalb von Hamburg überragt Magdeburg mit (1934) 1,2 Mill. t Gesamtverkehr alle anderen Häfen. In der Ankunft dieses Hafens trat 1934 besonders die Steinkohle hervor; doch auch Mineralöle, Getreide, Rohzucker, Ölsaaten und Ölkuchen haben größere Bedeutung. Auf der Abgangsseite sind vor allem Getreide und Mehl, Verbrauchszucker, Koks, Braunkohle und Salz zu nennen. Auch in Dresden und Riesa (zusammen 940 000 t), Dessau, Halle und Lübeck ist die Zusammensetzung der Güterarten vielfältig. Einseitiger ausgebildet ist dagegen der Verkehr von Aken (Düngemittelversand), Barby (Getreideempfang und Kaliversand) und Schönebeck (Kali- und Salzversand) sowie von Tangermünde (Rohzuckerempfang und Verbrauchszuckerversand).

Im Odergebiet weist Breslau (809 000 t) mannigfaltigen Verkehr auf; bei der Ankunft treten Düngemittel, Erze, Mineralöle und beim Abgang Getreide, Mehl und Zucker in den Vordergrund. Kosel (2,2 Millionen t) und Maltsch (724 000 t) sind die Umschlaghäfen der oberschlesischen und der niederschlesischen Steinkohle; in Kosel spielt außerdem der Erzempfang und der Getreideversand eine größere Rolle, in Maltsch vor allem der Abgang von Steinen.

Der Verkehr von Berlin spielt sich zu einem erheblichen Teil in den inneren Stadtbezirken ab (Westhafen, Osthafen), greift aber auch dank der Verzweigungen der Havel und der Spree in die äußeren Stadtbezirke ein. Unter den hier gelöschten Güterarten sind zunächst die für den Bedarf einer Großstadt notwendigen Güter zu nennen: Steinkohle (1934: 2,3 Mill. t) und Mineralöle, Steine und Holz, Getreide, Mehl und Zucker sowie Eisen- und Stahlerzeugnisse; beim Abgang sind Getreide und Mehl von Bedeutung. Neben diesen agrarischen und industriellen Erzeugnissen stehen jedoch bei der Ankunft wie beim Abgang große Mengen gewöhnlicher Erden, von Kies und Sand, die teils bei baulichen Neugestaltungen in Berlin Verwendung finden, teils als Ausschachtboden in die nähere Umgebung abtransportiert werden; 918 000 t wurden 1934 von diesen Gütern gelöscht und 519 000 t verladen. Die Hauptzielorte der aus Berlin kommenden Güter sind, wenn man von den in der Mark selbst gelegenen Plätzen absieht, die beiden Mündungshäfen Hamburg und Stettin, die wichtigsten Bezugshäfen der gelöschten Güter ebenfalls Hamburg und Stettin, dann Ober- und Niederschlesien (Steinkohle) sowie Breslau und Magdeburg.

Wie schon bei der Darstellung des Hamburger und Stettiner Verkehrs gezeigt wurde, ergibt sich auch hier eine Verlagerung des Berliner Verkehrs von der Hamburger Wasserstraße zum Stettiner Schifffahrtsweg in der jüngst vergangenen Zeit. Zieht man den Verkehr auf beiden Wasserwegen zusammen, so sind im Jahre 1934 von den beiden Mündungshäfen etwa ebensoviel Mengen in Berlin empfangen worden wie 1929, nachdem im Jahre 1932 eine starke Schrumpfung des Verkehrs eingetreten war. Ähnlich haben sich die meisten anderen Verkehrsbeziehungen von größerer Bedeutung nach der Depression wieder erholt.

Die übrigen märkischen Häfen sind zum Teil reine Spezialhäfen, wie z. B. Rüdersdorf (Zement, Kalk) und Zehdenick (Ziegelsteine); ihre Entwicklung in den letzten Jahren hing eng mit der Berliner Bautätigkeit zusammen und weist deshalb in der Zeit der Wirtschaftsdepression besonders starke Rückgänge, dann aber wieder sehr große Zunahmen auf. Vielfältigeren Verkehr haben Potsdam, Brandenburg und Genthin.

Wir wollen die Darstellung der deutschen Binnenhäfen nicht abschließen, ohne wenigstens einen Blick auf die drei Wasserstraßengebiete geworfen zu haben, die abseits von den Hauptgebieten der deutschen Binnenschiffahrt liegen.

In Ostpreußen sind einige Binnenwasserstraßen vorhanden: die Memel, der Pregel und die dazwischenliegenden Wasserwege, die Masurischen Seen (die durch den im Bau befindlichen Masurenkanal mit dem Pregel verbunden werden sollen) und der Oberländische Kanal. Der wichtigste dieser Wasserwege ist die Verkehrsader zwischen Königsberg und den Memelhäfen Tilsit und Ragnit, die über den Pregel, die Deime und die Gilge führt. Der Verkehr der drei genannten Häfen weist die der allgemeinen Tendenz entsprechende Entwicklung auf; nach starken Einbußen in der Wirtschaftskrise haben sich alle drei Häfen wieder gut erholt. Königsberg weist 1934 einen Güterverkehr von 842 000 t, Tilsit von 298 000 t und Ragnit von 245 000 t auf, d. h. in allen drei Häfen mehr als im Jahre 1929.

Ein zweites Wasserstraßengebiet, das nur eine wenig benutzte Verbindungslinie zu den übrigen deutschen Stromgebieten aufweist, ist das Donaugebiet. Nur der oberste Teil dieser weitreichenden Wasserstraße zählt zu Deutschland; Passau und Regensburg sind hier die wichtigsten Häfen. 1929 belief sich der Verkehr in beiden Häfen zusammen auf 758 000 t, 1932 auf 554 000 t und 1933 sogar nur auf 447 000 t; 1934 wurde wieder ein Umschlag von 601 000 t erreicht.

Zum Schluß ist auf den Bodensee hinzuweisen, der wohl geographisch gesehen mit dem Rhein zusammenhängt, aber als Wasserstraße ohne jegliche Verbindung mit ihm steht, da die Strecke Schaffhausen—Rheinfelden nicht schiffbar ist. Der Güterverkehr auf dem Bodensee ist geringfügig; 1934 wurden 187 000 t befördert.

3. Der Verkehr der einzelnen Güterarten.

Nachdem wir uns die Einzelheiten des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs vor Augen geführt haben, können wir dazu übergehen, die Gesamtzahlen zu betrachten, die für den Verkehr der einzelnen Güterarten ermittelt worden sind. Wir wollen uns dabei jener vielfältigen Einzelvorgänge erinnern, die oben skizziert worden sind; denn nur mit jenen Einzelheiten als Hintergrund können die Gesamtangaben richtig verstanden werden.

Über 70 % des ganzen Binnenwasserstraßenverkehrs ist Verkehr von mineralischen Rohstoffen, also von Erzen, Kohlen, Mineralölen, Steinen, Erden, Salzen u. dgl. Beim Eisenbahngüterverkehr, den man zum Vergleich heranziehen kann, sind es — unter Berücksichtigung der in der Güterbewegungsstatistik nicht erfaßten kleineren Sendungen — nur etwa 60 %. Denn die Binnenschiffahrt ist ihrer Natur nach für den Massengüterverkehr besonders geeignet, während beim Eisenbahnverkehr der Transport von wertvolleren Waren, die als Stückgüter verfrachtet werden, stärker hervortritt.

Trotz dieser allgemeinen Feststellung ergibt sich bei fast allen Güterarten, auch den Massengütern, ein Übergewicht des Eisenbahnverkehrs über die Binnenschiffahrt. Bei vielen Massengütern ist dieses Übergewicht schon allein dadurch zu erklären, daß die Eisenbahn viele Gebiete zu betreuen hat, die der Binnenschiffahrt unerreichbar sind. Man denke hier nur an Schwaben und Franken, Thüringen und Westsachsen, den Westerwald, die Lausitz, Ostpommern usw.

Ein Übergewicht der Binnenschiffahrt über den Eisenbahnverkehr finden wir im wesentlichen nur beim Erzverkehr. 1934 wurden auf der Eisenbahn 5,4 Mill. t Erze aller Art befördert, bei der Binnenschiffahrt jedoch 12,1 Mill. t. Wir wissen aus der obigen Darstellung, daß es sich hier zumeist um die Erzversorgung des Ruhrgebietes auf dem Wege über Rotterdam oder über Emden handelt.

Umfangreicher als der Erzverkehr ist auch in der Binnenschiffahrt der Kohlenverkehr; er macht rund 40 % des ganzen Binnenwasserstraßenverkehrs aus. Hinter den Mengen, die mit der Eisenbahn befördert werden, bleibt er jedoch zurück. Insgesamt hat die Binnenschiffahrt im Jahre 1934 36,8 Mill. t Kohlen befördert; bei der Eisenbahn

waren es 139,1 Mill. t. In beiden Summen sind jedoch 23,7 Mill. t enthalten, die zwischen Bahn und Schiff umgeladen worden sind, die also unter Inanspruchnahme beider Verkehrsmittel befördert wurden. Bei den für die Binnenschiffahrt genannten Mengen handelt es sich zumeist um Stein- und Braunkohle aus dem niederrheinisch-westfälischen Gebiet, dann auch um ober- und niederschlesische Kohle, um Saarkohle und um mitteldeutsche Braunkohle sowie um Einfuhrkohle, die über die Seehäfen geleitet wird.

Unter den übrigen mineralischen Rohstoffen, die auf Binnenschiffen transportiert werden, spielt die gewöhnliche Erde, der Kies und der Sand eine große Rolle. 1934 wurden 7,5 Mill. t nachgewiesen, bei der Eisenbahn dagegen 26,5 Mill. t. Sodann sind zu nennen:

		(bei der Eisenbahn:)
natürliche Steine	2,0 Mill. t	(31,1)
Kalk und Zement	1,6 „ „	(11,4)
höherwertige Erden	1,7 „ „	(4,3)
Mineralöle	2,3 „ „	(3,9)
Kalisalze	1,3 „ „	(3,9)
Salz	1,1 „ „	(2,2).

Der Verkehr landwirtschaftlicher Erzeugnisse bleibt mengenmäßig weit hinter dem Verkehr an mineralischen Produkten zurück. Am wichtigsten ist der Getreideverkehr mit 5,3 Mill. t (im Jahre 1934); sowohl der Rhein und die nordwestdeutschen Kanäle als auch Elbe und Oder sind an diesem Verkehrszweige beteiligt. An Mehl wurden 1934 1,1 Mill. t befördert. Bei beiden Güterarten bleibt die Binnenschiffahrt nur wenig hinter der Eisenbahn zurück, die 6,0 Millionen t Getreide und 1,5 Mill. t Mehl befördert hat.

Bei den Ölsaaten und Ölfrüchten besitzt die Binnenschiffahrt (hier vor allem auf dem Rhein) ein Übergewicht über die Eisenbahn; jene hat 1,1 Mill. t, diese nur 0,2 Mill. t aufzuweisen. Bei den Ölen und Fetten und bei den Ölkuchen liegt jedoch der größere Verkehr wieder bei der Eisenbahn.

Der Holzverkehr spielt sich im Gegensatz zu früheren Jahren überwiegend auf der Bahn ab; diese beförderte 1934 insgesamt 16,2 Millionen t Holz aller Art, während auf Binnenwasserstraßen nur 3,4 Mill. t transportiert wurden. Noch beherrschender ist die Stellung der Bahn beim Kartoffelverkehr (4,8 Mill. t gegen 58 000 t) und beim Rübenverkehr (7,9 Mill. t gegen 265 000 t). Auch der Obst- und Gemüseverkehr (2,5 Millionen t gegen 184 000 t), der Transport von Heu und Stroh (1,1 Mill. t gegen 28 000 t) und der Milchverkehr (1,3 Mill. t gegen 30 000 t) liegt weit überwiegend bei der Bahn. Diese Verteilung findet in den Standortsverhältnissen und in der Beschaffenheit einzelner Waren, deren

rasche Verderblichkeit den Binnenwassertransport nicht ratsam erscheinen läßt, auch eine natürliche Erklärung.

Der Menge nach weniger wichtig bleibt bei der Binnenschiffahrt (gemessen am Gesamtverkehr) der Verkehr von Industrieerzeugnissen. Weit am bedeutendsten ist dabei die Beförderung von Eisen- und Stahlerzeugnissen — auf dem Rhein, den Kanälen usw. —, die sich im Jahre 1934 auf 2,4 Mill. t belief.

II. Die Güterbeförderung in der Seeschiffahrt.

1. Die Seehäfen und die Zweige des Seeverkehrs.

Wenn wir vom Güterverkehr über See sprechen, denken wir zunächst an den Verkehr mit Ländern jenseits der großen Meere, mit Amerika, Afrika, Indien, Ostasien usw., und übersehen leicht, daß Güterverkehr über See auch eine rein innerdeutsche Angelegenheit sein kann, z. B. wenn ein Transport zwischen Emden und Königsberg stattfindet. Um die Verhältnisse in der Seeschiffahrt richtig beurteilen zu können, wollen wir uns deshalb zunächst einen Überblick über die einzelnen Zweige des Seeverkehrs verschaffen. Wir greifen dabei etwas weiter aus und ziehen auch einzelne Teile der Binnenschiffahrt, die mit dem Seeverkehr zusammenhängen, in die Betrachtung ein.

Schon bei der Besprechung der Verhältnisse in der Binnenschiffahrt sind wir da und dort dem Seeverkehr des Binnenlandes begegnet. Es handelt sich dabei um Transporte, die zwischen Häfen des Binnenlandes oberhalb der großen Seehäfen und Häfen jenseits der (an der Küste verlaufenden) „Seegrenze" stattfinden, z. B. zwischen Köln und Berlin oder zwischen Berlin und Kopenhagen. Wesentlich ist dabei, daß die Güter unmittelbar zwischen diesen Häfen befördert werden und daß in den auf dem Wege liegenden großen Seehäfen keine Umladungen vom oder zum Seeschiff stattfinden. Dieser Verkehrsausschnitt belief sich 1934 auf 896 000 t. Der weitaus wichtigste Teil dieses Verkehrs ist der Rhein-Seeverkehr, d. h. der Verkehr, der zwischen Westdeutschland und Häfen jenseits der Seegrenze stattfindet und dabei über die Rheinmündung geleitet wird; er belief sich auf 601 000 t. Der Ems-Seeverkehr (über die Emsmündung) betrug 228 000 t und der Weser-Seeverkehr (über die Wesermündung) 9000 t. Im Elbe- und Oder-Seeverkehr wurden 147 000 t befördert, von denen 90 000 t in den für den Rhein- und Ems-Seeverkehr genannten Mengen bereits enthalten sind. Der größte Teil des Seeverkehrs des Binnenlandes vollzieht sich zwischen deutschen Häfen; doch bestehen einzelne Beziehungen auch mit dem Ausland, vor allem mit Großbritannien und Dänemark.

Gehen wir aus dem Binnenland ins Küstengebiet, so finden wir zunächst die großen Seehäfen. Im allgemeinen verläuft hier die

Trennungslinie zwischen der Binnenschiffahrt und dem Seeverkehr. Die großen Seehäfen zeigen daher sowohl in diesem wie in jenem Verkehrszweig große Mengen; besonders nahe kommen die Mengen der in der Binnenschiffahrt beförderten Güter dem Seeverkehr in Emden, das im Dortmund-Ems-Kanal eine vorzügliche Verbindung mit dem Hinterland besitzt.

Binnen- und Seeschiffahrt in den großen Seehäfen 1934.

Häfen	See-	Binnen-
	schiffahrt	
	in 1000 Tonnen	
Königsberg	2678	842
Stettin (Wirtschaftsgebiet)	5725	3807
Lübeck	1345	414
Hamburg (mit Altona und Harburg)	20 303	6849
Bremen	5575	1685
Emden	6155	5306

Im Gebiet unterhalb der großen Seehäfen haben wir eine Zone der Überschneidung zwischen Binnen- und Seeschiffahrt vor uns. Die im Seeverkehr dieses Gebiets beförderten Mengen können auf 6 Mill. t, die der Binnenschiffahrt auf 3 Mill. t veranschlagt werden. Unter den Seehäfen sind in erster Linie Rostock, Kiel und Flensburg an der Ostsee, Brake, Nordenham und Bremerhaven an der Nordsee zu nennen. Die Binnenschiffahrt spielt sich vor allem auf den pommerschen Küstengewässern, den schleswig-holsteinischen Wasserstraßen, der Unterelbe, der Unterweser und der Unterems sowie den dazwischen gelegenen Wasserstraßen ab.

Beim Seeverkehr des Küstengebiets, und zwar der großen Seehäfen wie der unterhalb gelegenen kleineren Häfen, haben wir nach der Weite der Transporte verschiedene Verkehrszweige zu unterscheiden. Der Küstenverkehr, im engeren Sinne als Verkehr zwischen deutschen Häfen aufgefaßt, zählte 1934 insgesamt 5,4 Mill. t, worin der zuerst genannte Seeverkehr des Binnenlandes jedoch nicht einbegriffen ist. Faßt man auch den Verkehr mit den Niederlanden als Küstenverkehr auf, da es sich um die Mündungshäfen eines deutschen Stromes handelt, und nimmt man ferner die ehemals deutschen Gebiete im Osten hinzu (Memel, Danzig, Gdingen), so erhält man eine weitere Menge von 3,8 Mill. t für den Küstenverkehr Deutschlands. Beim Verkehr mit Nordost- und Nordwesteuropa handelt es sich zumeist um den Ostsee- und den Nordseeverkehr sowie um den Verkehr mit den atlantischen Küsten Norwegens, der britischen Inseln und Frank-

reichs. Dieser Verkehr umfaßte 1934 16,4 Mill. t. Erst der nun noch verbleibende Teil des Seeverkehrs bildet den Transozeanverkehr. Die hier beförderte Gütermenge war 1934, wenn man auch den Mittelmeerverkehr hinzurechnet, fast genau so groß wie im nahen Europaverkehr, nämlich 16,1 Mill. t.

Während am Küstenverkehr sich alle Küstenhäfen, auch die kleineren, beteiligen, und während selbst noch am nordost- und nordwesteuropäischen Verkehr mehrere Häfen teilnehmen, ist der Transozeanverkehr im wesentlichen eine Sache Hamburgs und Bremens. Zusammengenommen bewältigten diese beiden Häfen 1934 über ein Drittel (36 %) des nordosteuropäischen Verkehrs, 70 % des nordwesteuropäischen Verkehrs, fast drei Viertel des Mittelmeerverkehrs und über 90 % des Transozeanverkehrs.

2. Die Entwicklung der einzelnen Zweige des Seeverkehrs.

Die Bedeutung der Küstenschiffahrt ist in den letzten Jahren, in denen die Schaffung eines gesunden Binnenmarktes besonderes Interesse in Anspruch nahm, gewachsen. Faßt man als Küstenverkehr nicht nur den deutschen Inlandverkehr auf, sondern zählt man ihm auch den Verkehr zwischen den deutschen Häfen und den Niederlanden sowie den ehemals deutschen Häfen im Osten hinzu, so ist sein Anteil an der gesamtdeutschen Seeschiffahrt (gemessen an den Mengen des Güterverkehrs) von 12 % im Jahre 1929 auf 24 % im Jahre 1934, d. h. auf fast ein Viertel der ganzen deutschen Seeschiffahrt, gestiegen. Der Anteil hat sich also verdoppelt. Es ist dabei zu beachten, daß schon in der Krisenzeit selbst, in der die Seeschiffahrt einen starken Schrumpfungsprozeß durchmachte, der Küstenverkehr nicht nur anteilsmäßig gestiegen ist, sondern auch eine absolute Zunahme zu verzeichnen hatte.

Unter den wichtigsten Verkehrsbeziehungen der Küstenschiffahrt sei zunächst der mit Hamburg zusammenhängende Verkehr hervorgehoben, der 1934 im ganzen 3,6 Mill. t umfaßte. Dieser Verkehr Hamburgs verteilt sich über die ganze Küste von Memel bis Rotterdam und ist in beiden Verkehrsrichtungen, sowohl bei der Ankunft in Hamburg als auch beim dortigen Abgang, mengenmäßig stark entwickelt. Zum Teil handelt es sich um Zubringe- oder Abholtransporte, die im Zusammenhang mit dem Transozeanverkehr Hamburgs stehen; besonders deutlich wird dieser Zusammenhang mit der großen Seeschiffahrt bei den Transporten, die zwischen Hamburg und Bremen, und zwar in beiden Richtungen, ausgeführt werden.

Entwicklung der einzelnen Zweige des Seeverkehrs.

Verkehrszweige	1934	1932	1929
	in 1000 Tonnen		
Küstenverkehr	10 075	6 649	5 698
Verkehr mit Nordosteuropa			
Empfang	6 669	3 268	6 855
Versand	3 977	4 156	5 252
Verkehr mit Nordwesteuropa			
Empfang	3 847	3 164	6 976
Versand	1 937	2 040	2 417
Mittelmeerverkehr			
Empfang	2 915	2 660	3 444
Versand	2 219	1 133	1 044
Transozeanverkehr			
Empfang	8 351	8 066	11 972
Versand	2 645	2 281	4 822
Gesamtverkehr	42 636	33 417	48 480

Entsprechend der Entwicklung des Transozeanverkehrs hat der Austauschverkehr zwischen Hamburg und Bremen in der Zeit der Depression stark nachgelassen. Er sank von 544 000 t (in beiden Richtungen) im Jahre 1929 auf 444 000 t im Jahre 1932. In der Folgezeit hat er wohl wieder aufgeholt (1934: 487 000 t), konnte aber die alte Höhe noch nicht wieder erreichen. Alle andern Küstenverkehrsbeziehungen Hamburgs (mit Königsberg, Stettin, den Niederlanden, den Rheinhäfen usw.) haben sich nicht nur gehalten, sondern erweitert.

Nächst dem Hamburger Küstenverkehr sind die Beziehungen zwischen Holland und den östlichen Provinzen hervorzuheben. Auch dieser Verkehr ist in beiden Richtungen stark entwickelt. Die Zusammensetzung der Güterarten ist ebenfalls mannigfaltig; doch tritt beim Ost-Westverkehr vor allem das Getreide hervor, das aus Ostdeutschland stammt und nach Umladung in Rotterdam rheinaufwärts nach Westdeutschland befördert wird, und beim West-Ostverkehr die Ruhrkohle, die für Ostdeutschland bestimmt ist. Dieser über holländische Häfen geleitete Verkehr, bei dem es sich meist um deutsche Güter handelt, hat in der Depressionszeit etwas gelitten; er sank von 1 154 000 t im Jahre 1929 auf 1 016 000 t im Jahre 1932. Bis 1934 sind jedoch auch hier die Verluste weit mehr als ausgeglichen worden; 1934 beliefen sich die hier erzielten Mengen auf 1 925 000 t (in beiden Richtungen).

Besonders stark hat sich der Versand aus Emden entfaltet. 1929 wurden aus Emden 759 000 t nach deutschen Seehäfen versandt, 1932 dagegen 1 463 000 t, 1934 sogar 1 874 000 t. Zumeist handelt es sich um Steinkohle, die in erster Linie über Hamburg und Stettin weitergeleitet wird.

Neben den drei genannten Zweigen des Küstenverkehrs verdienen noch die zwischen Stettin und Königsberg sich abspielenden Transporte genannt zu werden, bei denen im Jahre 1934 insgesamt 250 000 t befördert wurden. Mengenmäßig fällt sodann noch der Kreideverkehr zwischen Rügen und Stettin bei der Küstenschiffahrt ins Gewicht.

Im Verkehr mit Nordosteuropa treten auf der Ankunftsseite die nordschwedischen Erze und das Holz aus den Wäldern Schwedens, Finnlands und Rußlands sowie die Erzeugnisse der schwedischen und finnischen Papierindustrie in den Vordergrund; auch Fische sowie Öle und Fette aus Norwegen sind mengenmäßig stark vertreten. In der Gegenrichtung, also auf der Abgangsseite der deutschen Häfen, steht neben deutschen Fertigwaren vor allem die Steinkohle; auch Ölkuchen (für Dänemark) ist wichtig. Zum Teil stammen die Waren aus Deutschland oder sie sind für Deutschland bestimmt, zum Teil kommen jedoch auch Durchfuhrgüter in Betracht, die vor allem in Hamburg zwischen Ostseeschiffen und größeren Seefahrzeugen umgeladen werden.

Entsprechend der Entwicklung des deutschen Außenhandels weist auch die Seeschiffahrt im Verkehr mit Nordosteuropa starke Einbußen in der Zeit der Wirtschaftskrise auf. Der Empfang der deutschen Seehäfen aus Nordosteuropa machte 1932 nicht einmal mehr die Hälfte der entsprechenden Mengen des Jahres 1929 aus und auch der Versand der deutschen Seehäfen nach Nordosteuropa ist um über 1 Mill. t zurückgegangen. Lediglich die Verkehrsbeziehungen mit dem nordwestlichen Rußland sind in dieser Zeit weiter ausgedehnt worden; alle übrigen Verkehrsbeziehungen haben verloren.

Beim Wiederanstieg der Wirtschaft sind auch die Schiffahrtsverhältnisse im nordöstlichen Europa günstig beeinflußt worden. Besonders wurde der Seeverkehr durch den großen Bedarf der deutschen Wirtschaft an den natürlichen Schätzen des europäischen Nordens beschäftigt, den Bedarf an Erzen und Holz. Der Empfang der deutschen Seehäfen aus Nordosteuropa verdoppelte sich von 1932 bis 1934 und erreicht beinahe wieder den Umfang von 1929. Der Versand der deutschen Seehäfen an die genannten Gebiete hat sich jedoch (der Menge nach) nicht wieder gehoben; er bleibt 1934 noch hinter den 1932 erzielten Mengen zurück. Allein der Versand nach Schweden hat in dieser Zeit so zugenommen, daß er (1934) den Umfang des Jahres 1929 übertrifft.

Der Verkehr mit Nordwesteuropa ist überwiegend Verkehr mit Großbritannien. Sowohl beim Empfang als auch beim Versand finden wir hier Güter verschiedener Gattungen; beim Empfang aus Großbritannien neben Fertigwaren vor allem Steinkohle, sodann auch

Mineralöle, Fische usw. und beim Versand neben Industrieerzeugnissen z. B. Kalisalze, Getreide und Mehl. Außer Großbritannien zählen wir hier noch den Verkehr mit Belgien und Frankreich zum nordwesteuropäischen Verkehr.

Ähnlich wie beim Verkehr mit Nordosteuropa ist auch hier der Empfang der deutschen Häfen in der Zeit von 1929 bis 1932 unter die Hälfte des ehemaligen Umfangs gesunken; auch hier hat er sich in der folgenden Zeit wieder erholt, bleibt aber noch weit hinter 1929 zurück. Der Empfang an englischer Steinkohle, die für die Mengenentwicklung entscheidend ist, ist in diesen Jahren von 5,6 Mill. t (1929) auf 2,3 Mill. t (1932) gesunken und dann wieder auf 2,7 Mill. t (1934) gestiegen. Der Versand nach den nordwesteuropäischen Häfen ist nach den Verlusten in der Wirtschaftskrise nicht wieder gestiegen; auch er bleibt 1934, ähnlich wie im Nordosteuropa-Verkehr, sogar hinter den 1932 beförderten Mengen zurück.

Im Mittelmeerverkehr der deutschen Seehäfen beanspruchen bei der Fahrt nach Deutschland die natürlichen Güter der Mittelmeerländer viel Schiffsraum. Der Menge nach stark vertreten ist zunächst das Erdöl, das aus den rumänischen Karpathen und aus dem Kaukasus stammt und von den Fundorten mit Pipe-lines zu den Schwarzmeerhäfen geleitet wird, wo die Übernahme auf Seeschiff stattfindet. Auch andere Rohstoffe, wie Erze (aus Spanien, Italien, Marokko u. a.) und Rohphosphate (aus Algier) sind zu nennen. Sodann spielt das Getreide eine große Rolle, und zwar vor allem Gerste aus Rumänien und der Ukraine, aus Kleinasien und Nordafrika und Mais aus Rumänien. Daneben sind Wein und Südfrüchte (aus Spanien, Italien, Griechenland und Kleinasien) wichtig. In der Gegenrichtung macht die Steinkohle (vor allem nach Italien) die größte Menge aus; wertmäßig wichtiger sind jedoch die Industrieerzeugnisse.

Die rückläufige Bewegung, die auch bei der Mittelmeerschiffahrt der deutschen Häfen nach 1929 einsetzte, ist in den jüngsten Jahren aufgehalten worden. Der Verkehr im Jahre 1934 liegt beim Empfang der deutschen Häfen um 10 % über 1932. Beim Versand aus deutschen Häfen können wir 1934 sogar eine Verdoppelung des Jahresverkehrs von 1932 feststellen. Dies ist dadurch erreicht worden, daß die für Italien usw. bestimmte Kohle, die früher fast allein über Rotterdam ging, nun auch über deutsche Seehäfen geleitet wird.

Die wichtigsten im Transozeanverkehr nach deutschen Häfen beförderten Güter sind die Ölfrüchte und Ölsaaten sowie das Erdöl. Jene stammen zumeist aus Ostasien, aus Hinter- und Vorderindien, Westafrika und Argentinien; 1934 sind es insgesamt 1,7 Mill. t.

Das Erdöl kommt aus Nord- und Mittelamerika, auch aus Südamerika und aus den Ländern am Iranischen Golf; 1934 sind insgesamt 2,1 Mill. t aus den Gebieten, die wir hier beim Transozeanverkehr im Auge haben, nach Deutschland befördert worden. Neben diesen beiden der Menge nach wichtigsten Gütern stehen andere pflanzliche und tierische Rohstoffe: Edelhölzer (aus Afrika) und Gerbhölzer (aus Argentinien), Baumwolle (aus USA., Indien usw.), Jute (aus Indien) und Hanf (aus Afrika), Wolle (aus Australien, Neuseeland und Südafrika) und Häute (aus Argentinien). Sodann sind Kolonialwaren, vor allem Kaffee (aus Brasilien u. a.), Obst (aus USA.) und Südfrüchte (aus Afrika, Mittelamerika), Reis (aus Hinterindien) und Getreide (aus Kanada, Argentinien usw.) zu nennen. An mineralischen Rohstoffen treten noch Erze (aus Kanada) und Chilesalpeter (aus Chile) hervor. In der Gegenrichtung stehen neben den Erzeugnissen der deutschen Industrie vor allem die gewichtsmäßig wichtigen Düngemittel, insbesondere Kalisalze (für Ostasien, USA. usw.), und das Salz (für Indien).

Auch im Transozeanverkehr sind in der Wirtschaftskrise starke Ausfälle entstanden. Bei einzelnen der Verkehrsgebiete ist der Seeverkehr Deutschlands im Jahre 1932 auf weniger als die Hälfte des Verkehrs von 1929 gesunken, so beim Empfang aus Südafrika, Kanada und Chile und beim Versand nach Südafrika, Hinterindien und Ostasien sowie allen mittel- und südamerikanischen Gebieten. Im ganzen ist der Wareneingang im Transozeanverkehr von 1929 bis 1932 um rund ein Drittel, fast 4 Mill. t, zurückgegangen, und der Warenausgang um über die Hälfte, etwa 2,5 Mill. t.

Bei der Wiederankurbelung der Wirtschaft haben sich die Verhältnisse auch beim Transozeanverkehr etwas gebessert. Der Wareneingang in deutschen Seehäfen stieg wieder (1932—34) um rund 300 000 t und der Warenausgang um 360 000 t. Die Zunahme verteilt sich auf fast alle Verkehrsgebiete. Bei einzelnen Gebieten liegt der Verkehr von 1934 sogar über 1929, so beim Empfang aus dem östlichen Afrika, aus Ostasien, aus Mittelamerika. Lediglich der Verkehr mit USA., sodann auch mit Australien und Argentinien zeigt in der Zeit von 1932 bis 1934 eine weitere Schrumpfung.

3. Die Entwicklung des Verkehrs der Seehäfen.

Vergegenwärtigen wir uns nochmals die Vorgänge bei den einzelnen Zweigen des Seeverkehrs und halten wir uns zugleich den Anteil Hamburgs und Bremens an diesen Verkehrszweigen vor Augen, so wird es erklärlich, daß die Verluste der Krisenzeit in der Hauptsache die beiden größten Seehäfen Deutschlands betrafen, während die Verkehrsgewinne, die in jüngster Zeit wieder erzielt wurden, wohl auch diesen

beiden, jedoch noch mehr den übrigen Häfen zugute kamen. Der Transozeanverkehr, zu über 90 % Verkehr Hamburgs und Bremens, liegt 1934 um 35 % unter 1929; der Mittelmeerverkehr, nur zu 74 % Verkehr Hamburgs und Bremens, hat seinen Umfang dagegen um 14 % erweitert. Der Verkehr mit Nordwesteuropa, an dem die beiden Hansestädte mit 70 % beteiligt sind, ist um 39 % eingeschrumpft; dagegen hat der nordosteuropäische Verkehr, der nur zu 36 % auf Hamburg und Bremen entfällt, lediglich eine Einbuße um 12 % erlitten. Endlich hat sich der Küstenverkehr, der sich auf alle Häfen, auch die kleineren, verteilt, fast verdoppelt.

So sehen wir Hamburgs Seeverkehr von den im Jahre 1929 erzielten 28,6 Mill. t auf 19,8 Mill. t im Jahre 1932 und sogar auf 19,6 Mill. t im Jahre 1933 zurückgehen. Erst 1934 zeigt sich eine leichte Erholung um 700 000 t, die zum Teil durch den Inlandverkehr bedingt ist. In Bremen und Bremerhaven waren 1929 6,5 Mill. t geladen und gelöscht worden, 1932 nur noch 4,3 Mill. t. Auch hier ist bei der einsetzenden Wiederbelebung der ehemalige Umfang des Güterverkehrs nicht wieder erreicht worden; 1934 wurden (einschl. Bremerhaven) 6,1 Mill. t umgeschlagen. In ähnlicher Weise wie in den beiden großen Schwesterstädten hat sich der Verkehr in Lübeck entwickelt. Der Verkehr lag im Jahre 1932 weit unter der Hälfte des Verkehrs von 1929; die folgende Zeit brachte wohl einen Aufstieg (1934: 1,3 Mill. t), der Umfang von 1929 (1,8 Mill. t) wurde dabei jedoch nicht wieder erreicht.

Diesen drei Hansestädten stehen die drei großen preußischen Seehäfen gegenüber, die in der Krisenzeit wohl auch Einbußen (zum Teil geringfügiger Art) erlitten haben, bei denen jedoch der Verkehr im Jahre 1934 erheblich über 1929 liegt. In Stettin ist 1934 eine Gütermenge (5,7 Mill. t) umgeschlagen worden, die die von 1929 um 16 % übertrifft. In Königsberg liegt der Verkehr (2,7 Mill. t) sogar um über die Hälfte über dem Verkehrsumfang von 1929 (+ 57 %). Die gleiche Ausweitung (+ 57 %) zeigt sich beim Hafen Emden, dessen Güterverkehr über See 1934 6,2 Mill. t ausmachte. In Königsberg und Emden ist diese Entwicklung weitgehend durch den Inlandverkehr bedingt; doch weist auch der Auslandverkehr Gewinne auf. In Stettin ist die Zunahme sogar allein auf den Inlandverkehr und den Verkehr mit den Niederlanden zurückzuführen, während der übrige Auslandverkehr gegen 1929 an Umfang eingebüßt hat.

Von den mittelgroßen Häfen haben in der Krisenzeit nur Kiel, Nordenham und Wilhelmshaven keine Verluste aufzuweisen. Seitdem hat der Verkehr fast in allen Häfen wieder aufgeholt, zum Teil — so bei Kolberg und Stralsund — über den Umfang des Jahres 1929 hinaus.

Die neuen Hafenbahnverträge der badischen staatlichen Häfen von Mannheim, Rheinau und Kehl.

Von

Ministerialrat Seeger, Karlsruhe.

(Mit einer Abbildung.)

Es war eine verdienstvolle Arbeit, daß Regierungsdirektor Dr. Kurt Giese in Hamburg es unternahm, anläßlich des Zustandekommens der neuen hamburgischen und bremischen Hafenbahnverträge eine allgemeine Studie über den Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis zu veröffentlichen*). Er hat dabei auf die Lücke im Schrifttum verwiesen, da über diesen Gegenstand, der sicher nicht von geringer Bedeutung ist, keine Bearbeitungen vorliegen. Der Verfasser ging von den Erfahrungen aus, die beim Abschluß der neuen Hafenbahnverträge für die beiden größten deutschen Überseehäfen Hamburg und Bremen gesammelt wurden. Es wird deshalb als eine Ergänzung seiner Veröffentlichungen angesehen werden können, wenn im folgenden eine ähnliche Betrachtung über die soeben zustande gekommenen Hafenbahnverträge der badischen staatlichen Häfen von Mannheim, Rheinau und Kehl angestellt wird. Dabei wird es genügen, den Hafenbahnvertrag für den Mannheimer Handelshafen ins Auge zu fassen, da die Verträge für Rheinau und Kehl — unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse — im übrigen grundsätzlich gleich abgefaßt sind.

*) Der Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis. Zur Frage der Organisation des Hafenbahnbetriebs. Von Dr. Kurt Giese, Hamburg, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1932.

Derselbe Verfasser, in den „Veröffentlichungen der Ausschüsse der Hafenbautechnischen Gesellschaft“ (A. Hafenbahnausschuß).

Vgl. auch den Aufsatz von Min.-Rat Seeger über den Mannheimer Betriebsvertrag in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, 1930, Heft Nr. 8.

Mannheim besitzt den zweitgrößten Binnenhafen am Rhein. Schon deswegen ist ein Vergleich mit den Seehafenbahnverträgen am Platze. Die vorliegende Betrachtung kann aber wesentlich kürzer gehalten werden, da die allgemeinen eisenbahnwissenschaftlichen Erwägungen für Seehäfen und Binnenhäfen gleich sind und die Theorie des Hafenbahnvertrages von Dr. Giese erschöpfend behandelt ist. Grundsätzlich besteht zwischen Seehäfen und Binnenhäfen kein wesentlicher Unterschied: Die Aufgabe beider Arten von Häfen ist der Umschlag. Bei den sogenannten Eisenbahnhäfen von Mannheim, Rheinau und Kehl steht der Umschlag vom Schiff zur Bahn und umgekehrt naturgemäß weitaus im Vordergrund. Nur zu diesem Zweck hatte sich die frühere Badische Staatseisenbahnverwaltung entschlossen, eigene Hafenanlagen an den genannten Plätzen zu erstellen oder — im Falle von Rheinau — zu erwerben. Es kann deshalb hinsichtlich der Theorie des Hafenbahnvertrages in der Hauptsache auf die Ausführungen von Dr. Giese Bezug genommen werden. Die Hauptbestandteile der Hafenbahn sind beim Binnenhafen dieselben wie beim Seehafen.

Früher, vor 1920, bedurfte es in Mannheim, Rheinau und Kehl keiner Hafenbahnverträge, da die Häfen ein Nebenbetrieb der Staatseisenbahnen waren, von diesen also selbst betrieben wurden. Ein kurzer Rückblick über die historische Entwicklung wird gegeben werden müssen, da die Gestaltung der Hafenbahnverträge erst bei Berücksichtigung dieser Entwicklung völlig verständlich wird. Zunächst muß aber der Ausgangspunkt aller Verhandlungen über die badischen Hafenbahnverträge festgestellt werden, dies ist der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. (Gesetz vom 30. April 1920 RGBl. 1920 S. 773 Nr. 95.) Nach § 1 (3) dieses Staatsvertrages, der inzwischen durch Reichsgesetz vom 27. Februar 1934 (RGBl. I 1934 S. 130) außer Kraft getreten ist, blieb den Regierungen der Länder vorbehalten, die Häfen als Nebenbetriebe der Staatseisenbahnen von dem Übergang auf das Reich auszuschließen. Von diesem Recht hat die Badische Regierung Gebrauch gemacht, ebenso wie Bayern und Sachsen. Bis die genannten Länder sich aber schlüssig wurden, ob sie die Häfen zurückbehalten wollten, vergingen vier Jahre. Erst im September 1924 kam die grundsätzliche Einigung mit dem Reichsverkehrsministerium zustande, — wenige Tage vor dem Inslebentreten der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft". Erst der Entschluß zur Rückbehaltung der Häfen brachte die Notwendigkeit, eine Ausscheidung des neu zu gründenden Hafenunternehmens des Landes sowohl räumlich wie betrieblich gegenüber dem Reichsbahnunternehmen vorzunehmen. Die Verein-

barung vom 30. September 1924 — ein Mantelvertrag — enthält die Richtlinien für die Ausscheidung. U. a. ist in ihr die Bestimmung enthalten, daß die Tarife und Gebühren für die Leistungen der Deutschen Reichsbahn im Mannheimer Hafengebiet nicht ungünstiger sein dürfen als in anderen Häfen ähnlicher Verkehrsbedingungen.

Hier darf eine Bemerkung über die von Dr. Giese betonte Sonderstellung der Hafenbahnen der Seehäfen vom Standpunkt Badens aus betrachtet, eingeflochten werden. Daß den deutschen Seehäfen im Hinblick auf ihre besondere Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft ein gewisser Vorrang einzuräumen ist, wird nicht zu bestreiten sein. Die Reichsbahn trägt dieser besonderen Bedeutung der Seehäfen weithin durch Gestaltung der Tarifpolitik Rechnung. Auch die Hafenbahnverträge der Seehäfen werden im Hinblick hierauf gewisse bevorrechtigte Forderungen geltend machen können, unbeschadet des allgemeinen Standpunktes, daß die Verträge für die Seehäfen wie für die Binnenhäfen sehr wohl einheitlich betrachtet werden können. Auf diese grundsätzlich einheitliche Betrachtungsweise sollte nach dem Willen Badens auch die Meistbegünstigungsklausel hinweisen, die in dem erwähnten Mantelvertrag enthalten ist. Baden glaubt, auf die gleichmäßige Behandlung mit den Seehäfen — soweit nicht deren Sonderstellung besondere Maßnahmen begründet — deshalb besonderen Anspruch erheben zu können, als es mit Stolz eine seiner Grenzlandaufgaben darin erblickt hat, die deutsche Flagge auf dem Rhein im Interesse der deutschen Volkswirtschaft hochzuhalten.

Die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs waren naturgemäß bei den badischen Eisenbahnen weitgehend berücksichtigt, solange die frühere Badische Eisenbahnverwaltung selbst Betriebsführerin der Häfen war, die sie selbst erbaut hatte. Die Aufgabe, die bei Abfassung der neuen Hafenbahnverträge in dieser Hinsicht gestellt war, konnte dementsprechend verhältnismäßig leicht gelöst werden: Das Ziel war, an dem bestehenden Zustand hinsichtlich des Betriebes der Hafenbahn anläßlich der Rückbehaltung der Häfen beim Land keinerlei Änderung eintreten zu lassen. Die getroffene Regelung beläßt tatsächlich auch dieselben Betriebsverhältnisse, wie wenn die Reichsbahn vollständig Betriebsführerin im rechtlichen Sinne geblieben wäre.

Ganz ähnlich lag die Fragestellung bei den Verhandlungen über die Kostengestaltung. Baden hätte es am liebsten gesehen, und den Hafenbenützern wäre es auch im allgemein-volkswirtschaftlichen Interesse zu gönnen gewesen, wenn der Eigentumsübergang an den Häfen sich auch ohne eine finanzielle Mehrbelastung für das Land und die

Hafenbenützer hätte ermöglichen lassen. Leider konnte dieses Ziel nicht völlig erreicht werden, wie später noch dargetan wird. Die Neuordnung des Verhältnisses gab selbstverständlich beiden Vertragsparteien, insbesondere auch der ihrerseits die Hafenstrecken abgebenden Reichsbahn Anlaß, Abwälzung bestimmter, ihnen vorher zugefallener oder künftig zufallender Lasten zu betreiben. Das Land war sich bei dem Entschluß, die Häfen zurückzubehalten, von vornherein bewußt, daß die getroffene Entscheidung mit Opfern verbunden ist; diese Opfer mußten aber im Interesse der heimischen Wirtschaft getragen werden.

Zur Frage nach der Person des Betriebsführers nimmt Baden denselben Standpunkt ein, wie er zutreffend vom Standpunkt der Hafenverwaltungen aus durch Dr. Giese im vierten Abschnitt seiner Abhandlung eingenommen wird. In den jahrelangen Verhandlungen wurde stets die Forderung erhoben, daß Reich und Reichsbahn den Hafenbahnen den Charakter als Bahnen des allgemeinen Verkehrs zuerkennen sollten. Hinsichtlich der Eisenbahnhäfen schien diese Forderung schon deshalb berechtigt, weil die Hafenbahnen als Teile der früheren Staatseisenbahnen bis 1920 ohne weiteres als Bahnen des allgemeinen Verkehrs gegolten hatten, der Eigentumswechsel für die Beurteilung dieser Frage aber sicher nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein kann. Zu den von den Seehäfen entnommenen Beispielen für günstigere Behandlung einzelner Häfen kann in Baden noch auf den Unterschied in der Behandlung des städtischen Hafens Karlsruhe gegenüber den staatlichen Häfen hingewiesen werden, der sich daraus ergab, daß die badische Regierung, die durch die badische Staatseisenbahnverwaltung selbst den eigenen Hafen in Mannheim betrieb, dem Hafen Karlsruhe besondere Begünstigungen zukommen lassen wollte, die dann nach dem Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich für die beim Land zurückbehaltenen Eisenbahnhäfen nicht in gleichem Umfang sichergestellt werden konnten. Eine Anerkennung des Standpunktes, daß die Hafenbahnen keine Bahnen des allgemeinen Verkehrs seien, hat durch Baden — dies darf hier im Hinblick auf die Bemerkung im Schlußsatz der Ausführungen von Dr. Giese zur grundsätzlichen Frage nach der Person des Betriebsführers gesagt werden —, nie stattgefunden.

Insoweit ist der leitende Gedanke der Länder Bayern, Sachsen und Baden bei ihren Verhandlungen über die Hafenbahnverträge gegenüber der Reichsbahn durchgedrungen. Die Regelung der Einzelgebiete des Eisenbahndienstes gleicht im allgemeinen der für Hamburg und Bremen getroffenen, mit einzelnen besonders zu erwähnenden Ausnahmen. Wenn es in den Verträgen für Mannheim, Rheinau und Kehl auch nicht aus-

drücklich hervorgehoben ist, so gilt doch der Grundsatz, daß das Land Betriebsführer ist, und daß die Reichsbahn den Betrieb nur nach den Wünschen des Landes — wie sie im Hafenbahnvertrag vereinbart sind — ausführt. Die Überschrift des Vertrages lautet deshalb: „Vertrag über die Ausführung des Eisenbahnbetriebs im Mannheimer Handelshafen". Da die Reichsbahn mit den Zügen aus ihrem eigenen Netz in die Hafengleisanlagen kommt, mußte in jedem Einzelfall eine Grenze festgestellt werden, wo die unter eigener Verantwortung der Reichsbahn zu tätigende Leistung aufhört, und wo die Fahrt im Auftrag des Landes anfängt (Übergabegleise). Diese Abgrenzung war auch wegen der Frage der Haftung nötig. In Baden wurde nicht — und dies ist die eine grundsätzliche Unterscheidung gegenüber der Regelung in Hamburg — die betriebliche Haftung abgelöst. Es spielt deshalb die Feststellung der Übergabegleise eine erhebliche Rolle.

Für die Abgeltung der Kosten ist schon im Mantelvertrag der Grundsatz der Deckung der Selbstkosten festgelegt. Ebenso bedeutsam ist § 4 der gleichen Vereinbarung, eine Art Meistbegünstigungsklausel, wonach die Tarife und Gebühren für die Leistungen der Reichsbahn im Hafengebiet nicht ungünstiger sein dürfen, als in anderen Häfen ähnlicher Verkehrsbedingungen. Unwillkürlich drängt sich da bei Mannheim als zweitgrößtem Binnenhafen der Vergleich mit den Seehäfen und den dort seitens der Reichsbahn gewährten Vergünstigungen auf.

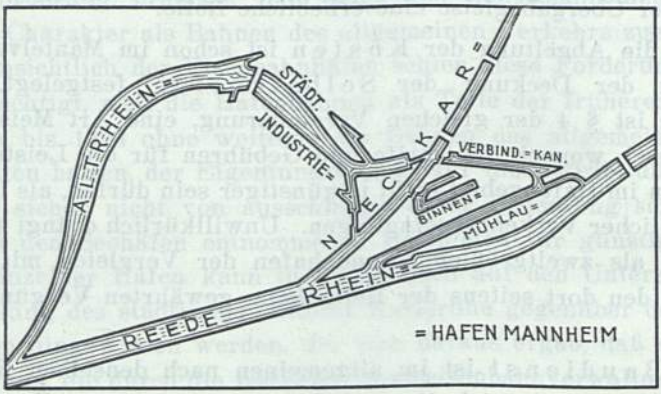
Der Baudienst ist im allgemeinen nach denselben Richtlinien getrennt, wie der Betriebsdienst. Die enge Verflechtung der Reichsbahnanlagen mit den Hafenanlagen hat aber in Mannheim, wo der Ortsgüterbahnhof der Reichsbahn vollständig in das Hafengelände eingebettet liegt, zu besonderen Abmachungen über gegenseitige Benützung baulicher Anlagen geführt, womit naturgemäß auch eine besondere Kostenregelung verbunden war.

Im Verkehrsdienst hat die Rückbehaltung der Häfen beim Land für die Hafenbenützer keine wesentliche Änderung mit sich gebracht. Zu erwähnen ist nur die neu vereinbarte, in Tarifheft C 1 c veröffentlichte weitere örtliche Gebühr, die von der Reichsbahn für Rechnung des Landes erhoben wird, und deren Ertrag zur teilweisen Deckung der Kosten des Landes aus dem Vollzug des Hafenbahnvertrages dient.

Die Bedeutung der badischen staatlichen Häfen für die Volkswirtschaft wird in den Hafenbahnverträgen auch dadurch unterstrichen, daß

in den Sonderfragen des Anschlußrechts und der Änderung der Anschlüsse dieselbe Regelung wie für Hamburg eingeräumt wurde. Nur das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten weicht von der Hamburger Lösung insofern ab, als für Baden in diesen Fällen nur der Weg an die ordentlichen Gerichte gewiesen ist. Der Grund liegt wohl in einem seit Abschluß des Hamburger Vertrages eingetretenen grundsätzlichen Wandel im Standpunkt der Reichsbahn, die neuerdings in allen Fällen die schiedsgerichtliche Regelung vermeiden will.

Die einzelnen Privatgleisanschlüsse in den Häfen sind grundsätzlich Anschlüsse an die Hafenbahn des Landes, das Betriebsunternehmer ist, nicht also an die Reichsbahn. — Die Reichsbahn schließt zwar bis jetzt die Verträge über Gleisanschlüsse an die Landesgleise nach



Die staatlichen Häfen von Mannheim

Maßgabe der bei ihr geltenden „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse" (P. A. B.) ab und holt zu den einzelnen Verträgen die Zustimmung des Landes ein. Es ist aber vorgesehen, daß künftig das Land selbst diese Privatanschlußgleisverträge abschließt.

Inwieweit die geschichtliche Entwicklung des Mannheimer Handelshafens die Verhandlungen über den Hafenbahnvertrag beeinflußt hat, ist aus einem kurzen Rückblick über die Entstehungsgeschichte dieses Eisenbahnhafens zu ersehen. Wer sich über diese Entwicklung genauer unterrichten will, findet in der „Geschichte und Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen" (bearbeitet bei der Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe, Chr. Fr. Müller'sche Hofbuchdruckerei 1903) eine eingehende Darstellung. Die Grundform des Handelshafens war durch die Lage am Zusammenfluß

von Rhein und Neckar gegeben. Im Jahre 1840 war der neue Rheinhafen fertiggestellt, im selben Jahre wurde auch das erste Teilstück Mannheim—Heidelberg der badischen Hauptbahn Mannheim—Basel dem Verkehr übergeben. Im Laufe der Zeit wurden als weitere Teile des Mannheimer Handelshafens hinzu erbaut: Der Mühlauhafen, der Neckarhafen, der Verbindungskanal mit Zollhafen und der Binnenhafen. Nicht von vornherein war der Anschluß der Häfen an die Eisenbahn vorgesehen. Erst im Jahre 1854 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem damals noch an anderer Stelle gelegenen Bahnhof von Mannheim und den Anlagen des Rheinhafens eröffnet. Mit dem Ansteigen des Schiffahrtsverkehrs wuchs das Bedürfnis nach Schaffung neuer Hafenbecken, und mit der Einrichtung der letzteren wurden jeweils die Gleisanlagen erstellt. Vom Jahre 1870 an begann die Ausführung der neu beschlossenen Hafenanlagen auf der Mühlau zusammen mit dem ebenda vorgesehenen Zentralgüterbahnhof; im Jahre 1879 waren diese Anlagen, die bis heute dem Gesamtbild des Mannheimer Handelshafens sein besonderes Gepräge geben, vollendet. Die Lage des Zentralgüterbahnhofs inmitten der Hafenbecken war der Ausgangspunkt der Verhandlungen wegen der Ausscheidung des Hafenvermögens vom Reichsbahnvermögen, nachdem sich das Land Baden im Jahre 1924 entschlossen hatte, von dem Rechte der Rückbehaltung der Eisenbahnhäfen Gebrauch zu machen. Diese Lage des Reichsbahnhofes, umschlossen von den nun beim Lande verbleibenden Anlagen, gebot von vornherein große Rücksichtnahme beider Vertragsteile, der Reichsbahn und des Landes, aufeinander. Denn auf engem, nicht mehr erweiterungsfähigem Raum berühren sich die Interessen beider Teile. Die richtige Lösung konnte nur gefunden werden bei Berücksichtigung der Oberfrage: Was ist der allgemeinen Volkswirtschaft am nützlichsten? So mußten auch beiderseits Zugeständnisse gemacht werden, wo im Einzelfall die Wünsche eines Vertragsteiles vielleicht andere Richtung hatten.

Getrennt von der Geschichte des Eisenbahnhafens Mannheim, wenn auch räumlich und verkehrsmäßig mit ihr verwandt, verläuft jene des städtischen Industriehafens daselbst. Seine Entwicklung ist vom Lande weithin gefördert worden. Er war aber kein Bestandteil der badischen Staatseisenbahnen, und war deshalb auch im Jahr 1920 nicht vom Lande rückzubehalten. Für ihn hat die Stadt Mannheim einen besonderen Hafenbahnvertrag.

Anders wieder verlief das Schicksal des Rheinauhafens. Südlich von Mannheim hatte die Ansiedlung von Industrie entlang der

Bahn nach Schwetzingen schon früh das Bedürfnis geweckt, dieser nicht nur Bahn-, sondern auch Wasseranschluß zu sichern. Eine private Gesellschaft übernahm es, in dieser Gegend eine großzügig angelegte Hafenanlage zu schaffen. Die Ungunst der Verhältnisse zwang im Jahr 1903, diesen Rheinauhafen durch den Badischen Staat zu erwerben. So war der weitere Eisenbahnhafen gegeben, zu dessen Rückbehaltung sich das Land auf Grund des Eisenbahnstaatsvertrags von 1920 entschloß.

Es sei hier auch gleich der dritte badische Eisenbahnhafen erwähnt, der Hafen von Kehl. Ihm kommt mit Rücksicht auf die Nachbarschaft des Hafens Straßburg eine besondere Bedeutung zu. Er war offenbar deshalb auch auf Grund des Versailler Vertrages sieben Jahre lang mit dem Hafen Straßburg unter einheitliche Verwaltung gestellt unter dem französischen Hafendirektor. Die Erstellung des Hafens Kehl erfolgte um die Jahrhundertwende, als Straßburg noch deutsch war. Er war als badischer Endpunkt der allmählich nach Straßburg hinaufrückenden Großschiffahrt auf dem Oberrhein gedacht. Seitdem Straßburg französisch ist, wuchs die Bedeutung Kehls als die des südlichsten deutschen Rheinhafens. Die Interessen der Reichsbahn an der pfleglichen Behandlung dieses Hafens, besonders im Verhältnis zum Verkehr mit der Schweiz, sind deshalb besonders groß. Inwieweit der Ausbau des Oberrheins bis Basel für die Großschiffahrt die Stellung des Hafens Kehl (und auch die des Nachbarhafens Straßburg) beeinträchtigen kann, wird die nahe Zukunft zeigen, da schon jetzt die Wirkung der Rheinregulierung sich in einer erheblichen Ausdehnung der Schiffahrt auf dem Rhein nach Basel bemerkbar macht.

Die getrennt verlaufenden Geschicke der drei badischen Eisenbahnhäfen veranlaßten beide Vertragsteile schon nach kurzer Erwägung, für jeden derselben — Mannheim (Handelshafen) — Rheinau — Kehl — einen besonderen Hafenbahnvertrag aufzustellen, obwohl die Abfassung einer einzigen Vereinbarung an sich denkbar gewesen wäre. Für die Trennung der Verträge sprach auch der Umstand, daß der Hafen Kehl eine besondere Verwaltung erhielt (Badisches Hafenamt Kehl), während die benachbarten Häfen von Mannheim (Handelshafen) und Rheinau zusammen der Badischen Hafenverwaltung in Mannheim unterstehen. Überdies bestünde bei der jetzt getroffenen Regelung leichter die Möglichkeit, in einem einzelnen Hafen auch den Eisenbahnbetrieb durch das Land selbst tätigen zu lassen, wenn sich dies für das Land je einmal als vorteilhaft erweisen sollte. Im Mantelvertrag von 1924 ist diese Möglichkeit grundsätzlich vorgesehen.

Im Jahre 1920, bei Abschluß des Eisenbahnstaatsvertrages, waren Reich und Reichsbahn noch dieselbe Person. Vertragsgegner war deshalb nur das Reichsverkehrsministerium. Seitdem im Jahre 1924 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb der Reichsbahn übernahm, während das Eigentum beim Reich verblieb, war das Land veranlaßt, die Eigentumsausscheidung mit dem Reich, vertreten durch den Reichsverkehrsminister, zu vereinbaren, die Hafenbahnverträge aber mit der Reichsbahn abzuschließen. Die Eigentumsausscheidung erledigte allerdings ebenfalls die Reichsbahn für das Reichsverkehrsministerium. Infolge der neuen staatsrechtlichen Lage geschah es in der Weise, daß sich das Land und die Reichsbahn hierüber verständigten, und der Herr Reichsverkehrsminister zu der getroffenen Verständigung seine Zustimmung gab.

Der Hafenbahnvertrag für Mannheim-Handelshafen enthält in großen Zügen hiernach folgende Regelung:

Betriebsunternehmer ist bis zu den Übergabegleisen die Reichsbahn. Von da an bis zu den Ladegleisen haftet bei Betriebsunfällen das Land. Die besondere Lage der Hafengleise zu den Reichsbahnanlagen im Mannheimer Handelshafen hat für das Land den Vorteil gezeitigt, daß in manchen Fällen Übergabegleise zugleich schon Ladegleise sind, so daß in diesen Fällen tatsächlich die Betriebshaftung der Reichsbahn weithin bis an die Ladegleise reicht. Eine Vergünstigung wie in Hamburg, daß bei Exportgütern seitens der Reichsbahn auf eine Beförderungsgebühr auf der Hafenbahn verzichtet wurde, konnte in Mannheim nicht erreicht werden. Doch wirkt der vorerwähnte Vorteil wenigstens in ähnlicher Richtung.

Eine Übergabe und Übernahme der Wagen findet auch in Mannheim nicht statt. Wenn die Haftung der Reichsbahn für Beförderungsgüter auch auf den Übergabegleisen beginnt und endet, so hat die Reichsbahn doch auch die verkehrsrechtliche Haftung den Verfrachtern gegenüber allgemein übernommen, mit alleiniger Ausnahme beim Schiebebühnenbetrieb, der durch das Land besorgt wird.

Die bauliche Unterhaltung ist nach dem Grundsatz geregelt, daß der Eigentümer im allgemeinen auch für die Unterhaltung und Erneuerung seiner Anlagen selbst sorgt. Eine Reihe von Fällen sind besonders festgestellt, wo besondere Umstände ein Abgehen von der allgemeinen Regel zugunsten der einen oder anderen Vertragsseite erfordern.

Die Grenze der Haftpflicht bei Betriebsunfällen bilden die Übergabegleise. Von da an bis zu den Ladestellen haftet das Land, wie auch bei Beförderungen innerhalb der Hafenanlagen.

Jedoch trägt jeder Teil die Kosten für Personenschäden, die seinem Personal bei Ausübung des Betriebsdienstes in den Hafenanlagen entstehen, selbst.

Die Haftung der Reichsbahn für Beförderungsgüter bei Verlust, Minderung oder Beschädigung findet ebenfalls an den Übergabegleisen ihre Grenze.

Den Verfrachtern gegenüber übernimmt die Reichsbahn die verkehrsrechtliche Haftung. Eine Ablösung der Haftung gegen eine besondere Ablösungsgebühr wie in Hamburg ist in den badischen Eisenbahnhäfen nicht vereinbart worden.

Verhältnismäßig ungünstig im Vergleich zu Hamburg ist in Mannheim die Frage der Ladefristen geregelt. Die Frist beträgt in Mannheim nur acht Stunden. Für Überschreitung der festgesetzten Fristen haben die Verfrachter das Wagenstandgeld nach Maßgabe des deutschen Eisenbahngütertarifs zu entrichten. Eine Zuscheidung eines Teiles des Wagenstandgeldes an das Land findet nicht statt.

Sehr wesentlich ist für den Mannheimer Hafen die Regelung der Abgeltung der Leistungen der Reichsbahn. Abgerechnet wird zwischen dem Land und der Reichsbahn unter Anwendung des Grundsatzes der Selbstkostendeckung. Soweit die Reichsbahn mit den ihr tarifmäßig zufallenden Gebühren ihre Kostendeckung nicht findet, erfolgt Abrechnung in bar, wobei zunächst auf Grund von stichprobeweisen Verkehrszählungen abgerechnet würde. Dieses Verfahren erwies sich schon während der noch laufenden Verhandlungen als sehr umständlich und auch für beide Teile kostspielig. Im endgültigen Vertrag ist deshalb eine Pauschalvergütung vereinbart. Eine Abwälzung dieser Auslagen des Landes auf die Hafenbenützer findet nur teilweise statt durch Erhebung einer örtlichen Gebühr.

Diese Gebühr ist ähnlich zu werten wie in Hamburg die „Gleisbenutzungsgebühr". Sie wird durch die Reichsbahn auf dem Frachtbrief besonders vermerkt und zugunsten des Landes vereinnahmt. Das Land muß der Reichsbahn die Kosten der Erhebung der Gebühren ersetzen. Ein Verzicht auf diese Erhebungskosten wie in Hamburg konnte bei der Reichsbahn nicht erreicht werden.

Es sei schließlich des vollständigen Vergleichs halber auch für den Mannheimer Hafenbahnvertrag (wie auch für denjenigen von Rheinau und Kehl) festgestellt, daß der Hafen grundsätzlich anders behandelt ist als ein gewöhnlicher Privatanschluß. Wenn man von der Ausnahme bei den Ladefristen und beim Wagenstandgeld absieht, sind die Unterscheidungsmerkmale dieselben, wie sie Dr. Giese für den Hamburger Hafen zusammengestellt hat.

Ähnlich wie der Hafenbahnvertrag für Mannheim-Handelshafen ist derjenige für Mannheim-Rheinau sowie für Kehl gestaltet. Nach jahrelangen Verhandlungen ist damit eine Grundlage geschaffen für ein ersprießliches Zusammenarbeiten zwischen dem Land als Hafeneigentümer und der Reichsbahn. Das Land war sich von vornherein bewußt, daß der Vertrag Opfer fordern werde, daß aber anzustreben sei, daß auch die Reichsbahn mit dem Vertrag zufrieden sei. Schließlich hat die Reichsbahn es ja doch in der Hand, auf einem der Vertragsregelung nicht zugänglichen Gebiet, nämlich mit ihrer Tarifpolitik, den Hafen mehr zu beleben, als es auch bei günstigster Handhabung des Hafenbahnvertrages möglich ist. Andererseits liegt es für das Land günstig, daß die Binnenhäfen die Bahnhöfe der Binnenschiffahrt sind, und daß dem Hafeneigentümer eine volkswirtschaftlich wichtige Vermittlerrolle in dem Widerstreit der Interessen zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt zufällt. Gut ausgebaute Häfen nützen der Schiffahrt wie der Reichsbahn gleichmäßig. Dazu kommt für den Hafen Mannheim der historische Anspruch auf Förderung auch seitens der Reichsbahn. Die Tatsache, daß das Land gleichzeitig drei Oberrheinhäfen betreut, gestattet ihm auch, den Wettbewerb in sich auszugleichen, der sonst zwischen diesen Häfen entstehen könnte. Ein neuer Wettbewerb wird sich am Oberrhein südlich von Kehl mit dem Fortschreiten der Rheinregulierung durch die Anlage neuer Umschlagsstellen bemerkbar machen. Auch hier bietet sich für das Land die gesamtwirtschaftliche Aufgabe, dem südlichen Landesteil die Vorteile der Erschließung der vortrefflichen Wasserstraße des Oberrheins selbst unter gewissen eigenen Opfern zugute kommen zu lassen.

Es drängt sich zuletzt noch die Frage auf: War der Entschluß des Landes, die Eisenbahnhäfen zurückzubehalten, richtig? Das jahrelange Zögern der drei beteiligten Länder von 1920 bis 1924, bis sie sich zu dem „Ja" entschlossen, deutet schon an, daß der Entschluß nicht leicht fiel. Die große Unbekannte war der bevorstehende Hafenbahnvertrag! Man entschloß sich schließlich aber doch zur Rückbehaltung der Häfen,

zuletzt auch aus politischer Vorsicht, die damals die im Herbst 1924 durchgeführte Umformung der Deutschen Reichsbahn zu gebieten schien.

Der jetzt abgeschlossene Hafenbahnvertrag, dessen Wirkung aber doch schon seit der grundsätzlichen Einigung nun einige Jahre übersehen werden kann, läßt das Land mit Genugtuung feststellen, daß die Reichsbahn bemüht war, den Wünschen des Landes entgegenzukommen. Ist aber diese Feststellung zu machen, dann kann auch die Hauptfrage bejaht werden, daß es im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse richtig war, daß das Land die Pflege der Eisenbahnhäfen in Baden übernahm. Soweit die Hafenpolitik in die Belange der Volkswirtschaft eingreift — Belange der Hafenstädte, Belange der Binnenschiffahrt — werden die Beteiligten das Vertrauen haben können, daß bei der jetzt geschaffenen Lage die Pflege der Häfen beim Lande in guten Händen ist.

Die Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Von

Dr. W. Berchtold, Bern.

Schluß.

Teil III: Das verkehrspolitische Gesamtprogramm.

5. Kapitel: Allgemeines.

Am 30. Januar 1935 hat Eastman durch die Vermittlung der Interstate Commerce Commission dem Präsidenten und dem Kongreß einen grundlegenden Bericht unterbreitet, der ein umfassendes Gesetzgebungsprogramm enthält. Dieses soll das gesamte zwischenstaatliche Verkehrswesen der Vereinigten Staaten einheitlich regeln. Bezug nehmend auf seinen ersten Bericht vom 20. Januar 1934 stellt Eastman fest, daß sich die Finanzlage der Bahnen seither nicht gebessert habe. Das sei unter anderem auf den stets wachsenden Wettbewerb anderer Verkehrsmittel zurückzuführen. Zur Beseitigung der bestehenden ungesunden Konkurrenzgrundlagen werden Gesetzentwürfe zur Regelung des Straßen- und Binnenwasserverkehrs dem Kongreß unterbreitet. Ferner soll eine zentrale Aufsichtsinstanz über alle Verkehrsmittel geschaffen werden. Zum Schutz des Personals soll die Sozialgesetzgebung ausgebaut werden.

Das Gesamtprogramm zerfällt sodann in drei Pläne, die verschieden weitgehende Vorschläge zur eigentlichen Eisenbahnsanierung enthalten. Plan I baut organisch auf die bisherige Entwicklung auf und sucht das Ziel auf dem Wege der systematischen freiwilligen Zusammenarbeit der Bahngesellschaften zu erreichen. Für den Fall, daß sich dieser Versuch als nicht wirksam genug erweist, sieht Plan II Zwangszusammenschlüsse großen Stils und schließlich Plan III die Verstaatlichung der Eisenbahnen vor. Die eingangs erwähnten Gesetzentwürfe bilden einen Bestandteil aller drei Pläne und sollen deshalb zuerst geschildert werden.

6. Kapitel: Die Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel.

I. Die Leitsätze.

Im Laufe seiner vielseitigen und gründlichen Untersuchungen, bei denen alle nur erdenklichen Möglichkeiten zur Sanierung des amerikanischen Eisenbahnwesens unter die Lupe genommen wurden, konnte es dem Coordinator und seinen Mitarbeitern nicht entgehen, daß alle Maßnahmen zur Verbesserung der Eisenbahnfinanzen schließlich unzureichend sein müssen, solange die ungleichen Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Verkehrsmittel fortbestehen. In einem Referat vor der National Industrial Traffic League vom 14. November 1934 hat Eastman auf die lebenswichtige Bedeutung der Transportmittel für das moderne Staats- und Wirtschaftsleben hingewiesen. Das sei denn auch der Grund, warum über die Transportfragen ein ewiger Streit bestehe. Jahrelang seien die Eisenbahnen das Objekt des Meinungskampfes gewesen, der sich in jüngster Vergangenheit durch die Entwicklung neuer Transportmittel auf neue Fronten ausgedehnt habe.

Hat die Bundesregierung bei dieser Sachlage etwas vorzukehren, oder soll der heutige Kampf zum bittern Ende geführt werden? Das sei die Grundfrage. Wenn an die Lösung eines so komplizierten Problems herangetreten werden solle, dann könne man nicht mit Einzelheiten beginnen, sondern man müsse sich zuerst auf die großen Grundsätze besinnen. Diese werden vom Coordinator wie folgt zusammengefaßt:

1. Das Land sollte über die besten und billigsten Transportmittel verfügen. Wenn sich ein neues Verkehrsmittel entwickelt, das besser ist als ein älteres, so ist das für das letztere eine unglückliche Fügung; aber der Fortschritt kann vernünftigerweise nicht zu seinem Schutze aufgehalten werden. Es wäre ein Unglück gewesen, wenn man die Eisenbahnen im Interesse der Postkutsche unterdrückt hätte.

2. Das Land sollte vor unnötiger Doppelspurigkeit und Verschwendung im Transportwesen bewahrt werden. Wenn sich auch nicht jede Doppelspurigkeit vermeiden läßt, so kann doch viel unnützer Aufwand beseitigt werden, der in irgendeiner Weise doch von der Allgemeinheit bezahlt werden muß.

3. Das Land sollte zu jeder Zeit sichere, bequeme und leistungsfähige Transportdienste besitzen, die von zuverlässigen und verantwortlichen Unternehmern betrieben werden. Auf die Dauer können diese Bedingungen nur erfüllt werden, wenn die Transportunternehmungen mit einer vernünftigen Rendite arbeiten und anständige Arbeitsbedingungen bieten können.

4. Die Transportpreise sollen öffentlich bekanntgegeben, stabil und mäßig sein; sie sollten für alle Verfrachter und für alle Ortschaften, seien sie groß oder klein, in gleicher Weise zur Anwendung kommen. Eastman hat es immer als eine Selbstverständlichkeit betrachtet, daß eine gute Wirtschaftsgrundlage bekannte und verhältnismäßig gleichbleibende Transportpreise voraussetzt. Er empfiehlt deshalb jedem, der daran zweifelt, den ersten Jahresbericht der Interstate Commerce Commission vom Jahre 1887 zu lesen, der zu einer Zeit geschrieben wurde, als die Eisenbahntarife weder veröffentlicht noch stabil waren. Heute haben sich in kurzer Zeit die genau gleichen Übelstände wie damals entwickelt.

Daß zur Durchführung dieser Grundsätze ein Eingriff und die Kontrolle durch die Bundesregierung notwendig ist, kann nicht in Zweifel gezogen werden. Dieser Kontrolle müßten nicht nur die Tarife, sondern auch das Recht zur Ausübung des Transportgewerbes, ferner Dinge wie das Rechnungswesen und die Erhebung von Statistiken unterstellt sein.

Der staatliche Eingriff darf nicht einseitig dem Schutz der Bahnen dienen. Ein Gesetz, das einen solchen Versuch wagen würde, wäre zum sichern Scheitern verurteilt. Die Gesetzgebung soll auch den Wettbewerb als solchen nicht beseitigen, sondern ihn auf gesunde Grundlagen stellen. Vor allem muß eine gegenseitige, schrankenlose Tarifunterbietung verhindert werden. Gewisse Verfrachter würden es zwar gerne sehen, wenn sie niedrige Transportpreise erzielen könnten, indem sie die verschiedenen Transportmittel gegeneinander ausspielen. In ihrem eigenen Erwerbszweig bekämpfen sie aber die unlautere Preisunterbietung, und wenn sie weitsichtig genug sind, dann werden sie an einem gesunden Transportgewerbe alles Interesse haben. Die Lehren der Vergangenheit sind eindeutig: Ungebundene Wettbewerbsfreiheit im Transportgewerbe hat sich nie bewährt und wird sich nie bewähren. Sie bedeutet ein ebenso großes Übel wie ein schrankenloses Monopol. Die gesetzliche Regelung des gesamten Verkehrswesens liegt im Interesse aller Transportmittel, der ganzen Wirtschaft und des ganzen Landes.

Obwohl die Selbstkostenbestimmung im Verkehr, insbesondere bei den Eisenbahnen, ein dornenvolles Kapitel ist, so hält der Coordinator doch dafür, daß die Selbstkosten schließlich für den Tätigkeitsbereich jedes Verkehrsmittels entscheidend sein werden. Die Untersuchungen seiner Mitarbeiter werden auch für diese schwierige, aber grundlegende Frage eine Lösung finden. Natürlich wird es hier Überschneidungen geben. Jedes Transportmittel hat das Bestreben, Leistungen auszuführen, die ein anderes besser und billiger besorgen kann. Heute wird das aber in weit höherem Maße praktiziert, als gesunde Wirt-

schaftsgrundsätze es rechtfertigen. Es sollte doch möglich sein, den gegenwärtigen aussichtslosen Kampf durch eine vernünftige Zusammenarbeit zu ersetzen. Und schließlich wird der Umstand, daß die Verfrachter die Möglichkeit haben, eigene Lastwagen und selbst eigene Schiffe und Kähne zu betreiben, jederzeit als Preisregulator wirken, der die öffentlichen Transporttarife immer wieder auf die Selbstkostenbasis zurückführt.

II. Die gesetzliche Regelung der verschiedenen Verkehrsgebiete.

1. Allgemeines.

Eine wesentliche Lockerung der Eisenbahngesetzgebung zur Lösung des Konkurrenzproblems wäre nach der Ansicht Eastmans nicht zweckmäßig. Den Hauptgrund erblickt er in der Notwendigkeit, willkürliche Frachtendifferenzierungen (unfair discrimination) unter allen Umständen zu verhindern. Unterstehen die Eisenbahnen in dieser Hinsicht der Aufsicht der Interstate Commerce Commission, so müssen ihr auch die anderen Landtransportmittel unterstellt werden[1]. Es wäre aber nicht zweckmäßig, die Aufsicht der Bundesbehörden nur auf die gleichmäßige Tarifanwendung zu beschränken, da dadurch gegenseitige Tarifunterbietungen, die allgemein angewendet würden, nicht verhindert werden könnten. Die Erfahrung hat eben gezeigt, daß unbeschränkte Wettbewerbsfreiheit im Transportwesen, im Gegensatz zu anderen Industrien, immer zum Ruin aller Konkurrenten führt. Auf einem Lastwagen, Schiff oder Eisenbahnzug ist immer Platz vorhanden, um einige Güter mehr mitzuführen, ohne daß die Kosten merklich steigen. Bei unbeschränkter Wettbewerbsfreiheit haben alle Preise die Tendenz, auf die Höhe der geringen Mehrkosten für zusätzliche Transporte herabzusinken, statt einen verhältnismäßigen Anteil an den festen Kosten mitzuberücksichtigen.

[1] Die Interstate Commerce Commission ist nach der Ansicht Eastmans das geeignetste Organ für die Aufsicht über alle Verkehrsmittel. Nur wenn eine einzige Stelle mit dieser Aufgabe betraut werde, könne eine einheitliche Verkehrspolitik durchgeführt werden, die jedem Transportmittel den ihm gebührenden Platz zuweist und unnötige Verschwendung vermeidet. Die I. C. C. sei seit bald einem halben Jahrhundert in Tätigkeit; wenige staatliche Organe haben die Probe der Zeit so gut bestanden wie sie. Keine andere Institution besitze die Organisation und Erfahrung, die zur Durchführung der Aufgabe notwendig sei. Die I. C. C. habe sich auch in der Vergangenheit neuen Aufgaben sehr gut anpassen können; die Befürchtung, daß die neuen Gesetze routinenmäßig nach den bisher für die Eisenbahnen geltenden Grundsätzen gehandhabt werden, sei deshalb unbegründet.

Während sich die Automobil- und Wassertransporteure anfänglich überhaupt gegen jeden gesetzlichen Eingriff in ihre Gewerbefreiheit feindlich verhielten, hat die Zuspitzung der Konkurrenzverhältnisse unter der Krisenwirkung dazu geführt, daß sie immer mehr selbst den Schutz der I.C.C. gegen die Konkurrenz der Eisenbahnen anriefen. Unter der N.R.A.-Gesetzgebung ist für das Straßentransportgewerbe ein Code (Trucking Code vom 26. Februar 1934) zustande gekommen. Gegen eine weitere gesetzliche Regelung ihres Gewerbes setzen sich die Transporteure zur Wehr. Demgegenüber vertritt aber Eastman den Standpunkt, daß die N.R.A.-Codes nur Notmaßnahmen zur Überwindung der Wirtschaftskrise darstellen, wogegen das Bedürfnis nach gesetzlicher Regelung des Transportgewerbes ein dauerndes sei und im allgemeinen öffentlichen Interesse liege. Die Selbstregulierung könne wohl die Verhältnisse innerhaib eines einzelnen Gewerbes ordnen, sie sei aber nicht geeignet, um die verschiedenen Transportmittel in ein einheitliches, nationales Verkehrssystem einzugliedern.

2. Der Straßenverkehr.

A. Die Lage des Gewerbes.

Das Straßentransportgewerbe in den Vereinigten Staaten befindet sich nach dem Bericht des Coordinators vom 10. März 1934 in einer sehr ungesunden Wirtschaftslage. Die Leichtigkeit, mit der in das Gewerbe eingetreten werden kann, der verhältnismäßig geringe Aufwand, der dazu notwendig ist, sowie die überspitzten Wettbewerbsverhältnisse sind die Ursachen. Die Preise werden gedrückt von Unternehmern, die über eine richtige Kostenberechnung nur ungenügende Kenntnisse haben. Viele von ihnen sind dürftig ausgestattet, schlecht finanziert, manche verantwortungslos. Gebrauchte Wagen sind zu Schundpreisen erhältlich. Die Krise hat viele Arbeitslose in das Gewerbe gelockt und die Arbeitsbedingungen vollständig demoralisiert. Das Autobusgewerbe ist besser organisiert, aber seine Wirtschaftslage ist bei weitem nicht befriedigend.

Der Lastwagen befriedigt vor allem das Bedürfnis nach raschen, häufigen und individuellen Transporten auf kurze Entfernungen. Hier liegt seine technische und wirtschaftliche Überlegenheit gegenüber allen andern Transportmitteln. Durch das bestehende Werttarifsystem der Bahnen wurde seine rasche Ausbreitung begünstigt. Ferner ist er den Bahnen durch seine geringen Endpunktkosten (cost of terminal operations) überlegen. Der Vorteil der Bahnen liegt anderseits in ihren geringeren Streckenkosten (line haul cost), die namentlich dann sehr

niedrig werden, wenn schwere Massentransporte bewältigt werden können. Daraus folgt, daß der Vorteil des Lastwagens bei den Transporten auf kurze Strecken liegt und bei wachsender Entfernung allmählich verschwindet. Durch die Untersuchungen der Section of Transportation Service des Coordinators werden diese Kostenvergleiche nun weitgehend abgeklärt.

Nach Schätzungen der I. C. C. betrug der Umfang des Lastwagenverkehrs im Jahre 1929 ca. 18 % des Eisenbahnverkehrs mit Bezug auf die beförderten Tonnen, und etwa 5 % mit Bezug auf die geleisteten Tonnenmeilen. Im Jahre 1932 stieg dieses Verhältnis auf 44 % (Tonnen) resp. 13 % (Tonnenmeilen), wobei der Verkehr im Ortsbereich nicht mitgerechnet ist. Dabei ist jedoch zu beachten, daß der Lastwagen den Bahnen ausnahmslos den gutzahlenden Verkehr weggenommen hat.

Auch die Überland-Autobusse bewältigen einen bedeutenden Verkehr, wenn auch die Bahnen im Personenverkehr mehr unter dem privaten Automobil gelitten haben. Gestützt auf Schätzungen, die vom Gewerbe selbst gemacht wurden, ist festgestellt worden, daß die Überland-Autobusse im Jahre 1930, gemessen in Personenmeilen, 26 % des damaligen Eisenbahnverkehrs bewältigten. Bis zum Jahre 1932 stieg das Verhältnis auf 37 %. Die I. C. C. schätzte, daß vom gesamten Personenverkehr, der von den Bahnen abgewandert ist, etwa 20—30 % auf den Autobus entfällt.

Wie beim Lastwagen, so besteht auch im Autobusgewerbe selbst eine scharfe Konkurrenz. Ohne die Mitwirkung des Bundes waren die Einzelstaaten im allgemeinen nicht imstande, die ungesunden Verhältnisse im Straßentransportgewerbe zu beseitigen[1].

Die Notwendigkeit einer Intervention des Bundesgesetzgebers wird immer allgemeiner anerkannt. Das Publikum hat ein Interesse am ordentlichen Funktionieren des gesamten Transportapparats, an veröffentlichten und stabilen Tarifen sowie an der Kreditfähigkeit der Transportunternehmungen. Heute gilt es, dasselbe Chaos zu beseitigen wie im Jahre 1887, als der wilde Wettbewerb unter den Eisenbahnen zu einer völlig unhaltbaren Situation geführt hatte.

---

[1] Bisher haben 42 Einzelstaaten die öffentlichen Autotransporteure für den innerstaatlichen Verkehr einer besonderen Gesetzgebung unterstellt. In 31 Staaten erstreckt sich die Regelung auf die Vertragsfrachtführer und in 8 Staaten auch auf den Werkverkehr.

B. Der Gesetzentwurf.

Schon am 12. Januar 1934 wurde im Kongreß vom Abgeordneten Rayburn ein Gesetzentwurf über die Regulierung des zwischenstaatlichen Straßenverkehrs eingebracht. Der Coordinator hat dem Kongreß am 10. März 1934 seinen zweiten Bericht unterbreitet, der ebenfalls einen Gesetzentwurf über denselben Gegenstand enthält und vom Entwurf Rayburn nur in unwesentlichen Punkten abweicht. Der umfassende Bericht vom 23. Januar 1935 legt das Gesetz neuerdings vor, nachdem inzwischen einzelne Änderungen daran vorgenommen worden sind.

Das Gesetz (die sog. Motor Carrier Bill) legt einleitend die Verkehrspolitik des Bundes fest, die für den zwischenstaatlichen Automobilverkehr maßgebend sein soll. Danach soll die Entwicklung gesunder wirtschaftlicher Voraussetzungen für die Automobilunternehmer unter Wahrung des öffentlichen Interesses gefördert werden; die gegenseitigen Beziehungen aller Transportunternehmungen sollen verbessert und ihre Regulierung nach einheitlichen Grundsätzen vorgenommen werden. Bei der Anwendung des Gesetzes soll die Bundesregierung mit den Einzelstaaten zusammenwirken.

Das Gesetz unterscheidet folgende Arten von Frachtführern:

1. Common carriers = öffentliche Frachtführer. Darunter fallen alle Unternehmer, die für das allgemeine Publikum Personen und Güter befördern, sei es über regelmäßig oder unregelmäßig bediente Strecken.
2. Contract carriers = Vertragsfrachtführer. Als solche werden diejenigen Unternehmer bezeichnet, die gestützt auf besondere Verträge Transporte ausführen.
3. Private Carriers = Werkverkehr.

Von der gesetzlichen Regelung sind die Transporte im Ortsbereich und die nur gelegentlichen Transporte ausgenommen.

Der öffentliche Frachtführer bedarf zur Ausübung seines Gewerbes einer Konzession (certificate of public convenience and necessity). Diese wird erteilt, wenn sich der Bewerber als geeignet, willig und fähig (fit, willing and able) erweist, die betreffenden Dienste zu leisten und wenn diese im gegenwärtigen oder zukünftigen öffentlichen Interesse liegen (Bedürfnisklausel). Wer am 1. Januar 1934 schon das Gewerbe eines Common carrier betrieben hat, wird die Konzession ohne weiteres erhalten, sofern er im übrigen die Anforderungen des Gesetzes erfüllt.

Die Konzession wird auf bestimmte Linien, auf bestimmte Verkehrsrelationen oder auf ein bestimmtes Gebiet beschränkt. Die I. C. C. kann verlangen, daß bestimmte zwischenliegende und abseits gelegene Orte bedient werden müssen.

Das Gewerbe des Vertragsfrachtführers ist an die Erteilung einer Bewilligung (permit) gebunden. Dieselbe wird erteilt, wenn der Unternehmer sich als geeignet, willig und fähig erweist, sein Gewerbe auszuüben und wenn dieses nicht im Widerspruch zum öffentlichen Interesse steht. Die gleiche Bewilligung ist erforderlich zur Ausübung des Frachtenmaklergewerbes.

Dem Frachtführer, der sich nicht an die Bestimmungen des Gesetzes hält, kann die Konzession oder die Bewilligung entzogen werden.

Jede Konsolidierung, ferner jede Fusion und jeder Erwerb von Kontrollrechten zwischen öffentlichen Frachtführern (unter Einschluß anderer als Straßentransporteuren) bedarf der Genehmigung durch die I. C. C. Wird dieselbe erteilt, dann kommen die geltenden Antitrustgesetze nicht zur Anwendung.

Beträgt die Summe der von einer öffentlichen Transportunternehmung ausgegebenen Aktien, Obligationen oder übrigen Wertpapiere (securities) 500 000 $, so bedarf die Eingehung weiterer belastender Verbindlichkeiten der Genehmigung durch die I. C. C. Sie wird nur erteilt, wenn die Ausgabe dieser Wertpapiere mit dem öffentlichen Interesse an der Besorgung der Transportgeschäfte vereinbar ist.

Das Gesetz verpflichtet die öffentlichen und Vertragsfrachtführer zum Abschluß von Versicherungen oder sonstigen Maßnahmen zum Schutze des Publikums.

Mit Bezug auf die Tarife der öffentlichen Transportunternehmungen stellt das Gesetz dieselben Bestimmungen auf, die für die Eisenbahnen gelten. Die Tarife müssen gerecht und vernünftig sein und gegen jedermann in gleicher Weise zur Anwendung kommen. Die I.C.C. kann auf Beschwerde hin oder aus eigener Initiative Untersuchungen vornehmen und Minimal- und Maximaltarife vorschreiben. Ferner kann sie die Aufstellung durchgehender Tarife für mehrere Unternehmungen oder kombinierter Bahn-Auto- oder Schiff-Autotarife verlangen.

Die veröffentlichten Tarife dürfen nur nach 30tägiger Voranzeige geändert werden.

Auch die Vertrags-Frachtführer müssen ihre Minimaltarife oder ihre Verträge der I.C.C. zur Genehmigung unterbreiten. Sie müssen veröffentlicht und gegen jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

Tarife, die gegen das öffentliche Interesse verstoßen (wobei auch ihre Auswirkungen für die öffentlichen Frachtführer in Betracht gezogen werden), können von der I. C. C. abgeändert werden.

Die Möglichkeit wird offengelassen, daß die Transportunternehmer ihre Tarife durch Selbstregulierung festsetzen, soweit solche Übereinkommen nicht gegen das Gesetz verstoßen.

Schließlich enthält das Gesetz Bestimmungen über die Rechnungsführung, das Kontroll- und Einsichtsrecht der staatlichen Behörden und endlich Strafsanktionen für die Verletzung seiner Bestimmungen.

C. Auswirkungen.

Der Coordinator ist sich bewußt, daß die Durchführung des Gesetzes nicht geringen Schwierigkeiten begegnen wird. Als schwerwiegendstes Argument wird geltend gemacht, daß dazu ein großer kostspieliger und bürokratischer Kontrollapparat notwendig werde, der zum erreichten Nutzen in keinem Verhältnis stehe. Diese Einwände gelten jedoch nur für das Lastwagengewerbe. Die Nationale Vereinigung der Autobusunternehmer (National Association of Motor Bus Operators) hat selbst festgestellt, daß die zwischenstaatliche Regulierung des Autobusgewerbes eine verhältnismäßig einfache Sache sei. Über die Durchführbarkeit der Lastwagenregulierung geben übrigens auch die bisherigen Erfahrungen der Einzelstaaten Auskunft. Tatsache ist, daß die Staaten ihre Gesetzgebung immer mehr ausgedehnt haben und daß sie dringend eine umfassende Bundesgesetzgebung verlangen.

Als wesentlichen Teil der Gesetzgebung betrachtet Eastman die Vorschriften über das Tarifwesen. Die Festsetzung von Mindesttarifen und die Kontrolle über ihre Innehaltung sei gewiß keine einfache Aufgabe. Daß sie aber nicht undurchführbar sei und daß ein dringendes Bedürfnis dafür bestehe, werde durch die Tatsache bewiesen, daß das Gewerbe selbst im Trucking Code Minimaltarife aufgenommen habe. Zusammenfassend stellt der Coordinator über die Durchführbarkeit des Gesetzes folgendes fest:

„1. Es ist ein Irrtum, anzunehmen, daß man allgemein danach trachten werde, das Gesetz zu umgehen. Regulierende Gesetze dieser Art setzen sich zum großen Teil von selbst durch.

2. Man wird sich darauf verlassen können, daß diejenigen Angehörigen des Gewerbes, die das Gesetz innehalten wollen, seine Durchführung dadurch erleichtern werden, daß sie Verletzungen zur Anzeige bringen. Im Lastwagengewerbe werden solche Anzeigen auch von benachteiligten Verfrachtern sowie von Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen erstattet werden.

3. Die Staaten sind bereit und dringen auf die Mitwirkung an einer Bundesgesetzgebung, deren Fehlen bisher ihre eigene Ordnung beeinträchtigt hat. Jedes regulierende Bundesgesetz muß die volle Mitwirkung der Einzelstaaten vorsehen; dadurch wird die Anzahl der notwendigen Bundeskontrollbeamten wesentlich reduziert.

4. Bei der öffentlichen Regulierung irgendeines Gewerbes ist es gar nicht nötig, eine vollständige Überwachung einzurichten. Erforderlich ist nur eine Aufsichtsinstanz, welche da und dort zu unvorhergesehenen Zeiten Stichproben vornehmen sowie rasche und wirksame Sanktionen verhängen kann, wenn Gesetzesverletzungen entdeckt werden. Beim Lastwagengewerbe ist die Möglichkeit des Entzuges der Konzession oder der Bewilligung ein sehr wirksames Hilfsmittel.

5. Wenn die Wirtschaftseinheiten des Gewerbes größer werden und besser organisiert sind, die Zahl der Unternehmer damit abnimmt, dann wird die Regulierung vereinfacht.

Seinerzeit glaubte man auch, daß es unmöglich sei, die Bahnen zur Innehaltung der veröffentlichten Tarife zu zwingen und Refaktien zu verhindern, aber auch diese viel schwierigere Aufgabe hat erfüllt werden können."

Das Gesetz wird dem Werkverkehr in Zukunft verbieten, entgeltliche Transporte für Dritte durchzuführen, es sei denn, er würde eine Konzession oder Bewilligung erwerben und sich den damit verbundenen Verpflichtungen unterwerfen. Da die Fremdtransporte des Werkverkehrs immer die Tendenz haben, das Preisniveau auf die Höhe der Zusatzkosten herabzudrücken, so wird damit ein Faktor beseitigt, der bisher zur Demoralisierung und Zerrüttung des Transportgewerbes führte.

Anderseits wird aber die Freiheit des Werkverkehrs den Tarifen sowohl der Eisenbahnen wie der öffentlichen und der Vertragsfrachtführer auf der Straße gewisse Grenzen setzen. Werden sie nicht beachtet, so wird der Werkverkehr zunehmen und die Transporte werden von den öffentlichen Unternehmungen abwandern.

Unter dem Regime der freien Konkurrenz würde das Werttarifsystem der Bahnen allmählich zerstört. Eine Annäherung der Eisenbahngütertarife an die Selbstkostenbasis wird ohnehin eintreten müssen. Durch die Regulierung des Lastwagenverkehrs kann aber die allzu radikale Umgestaltung des Tarifgebäudes vermieden werden. Dabei setzt aber der freie Werkverkehr der Tarifdifferenzierung wiederum gewisse Schranken.

Das Gesetz verzichtet darauf, die Aufgabenbereiche zwischen Schiene und Straße schematisch abzugrenzen. Durch die Handhabung

der Tarifkontrolle, die auf der Selbstkostengrundlage aufgebaut sein wird, soll sich diese Auseinandersetzung selbsttätig vollziehen.

Nach den Empfehlungen des Coordinators sollen die Eisenbahnen in ihrem eigenen Betrieb in großem Maße Lastwagen einsetzen. Eine Notwendigkeit der Zusammenfassung aller Transportmittel in der Hand der Eisenbahnen zu geschlossenen Transportsystemen bestehe jedoch nicht.

Es ist wahrscheinlich, daß das neue Gesetz die Beweglichkeit des Lastwagenbetriebes etwas einschränken wird und daß kleine und schlecht finanzierte Unternehmer seine Anforderungen nicht werden erfüllen können. Diese Nachteile werden aber durch die Vorteile, die durch die Regulierung dem Gewerbe selbst geboten werden, mehr als aufgewogen. Und während gewisse Verfrachter die Möglichkeit einbüßen werden, die heutigen Schleuderpreise auszunützen, so werden sie anderseits den Vorteil angemessener, veröffentlichter und stabiler Tarife erhalten.

Von Interesse ist endlich noch die Zahl der Lastwagen, welche durch die Gesetzgebung erfaßt wird. Der gesamte Lastwagenbestand der Union betrug Ende 1932 3 240 928. Davon entfallen nach einer Studie der United States Bureau of Public Roads 162 046 auf Vertragsfrachtführer und 40 512 auf öffentliche Frachtführer. Wenn diese Zahlen annähernd stimmen, so würden rund 200 000 Lastwagen der Gesetzgebung unterstellt. Die Zahl mag gering erscheinen; es ist aber zu beachten, daß allein in der Landwirtschaft 800 000—900 000 Lastwagen für landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden. Eine noch größere Zahl entfällt auf lokale Transporte im Ortsbereich. Nur größere Industrien verwenden Lastwagen über einen gewissen, ziemlich beschränkten Bereich hinaus. Ferner ist die jährliche Fahrleistung der Werkwagen viel geringer als diejenige der gewerbsmäßig betriebenen Lastwagen. Ebenso ist die Auslastung der gewerbsmäßig betriebenen Wagen allgemein besser als bei den Werkwagen. Alle diese Überlegungen führen zum Resultat, daß ein wesentlicher Teil der Lastwagentransporte über die Lokalzone hinaus auf den gewerbsmäßigen Verkehr entfällt und vom Gesetz erfaßt wird.

3. Die Schiffahrt.

A. Die Lage des Gewerbes.

Über die Lage der Binnenschiffahrt der Vereinigten Staaten ist im wesentlichen dasselbe zu sagen wie über diejenige des Straßentransportgewerbes. Die Konkurrenz hat sich in den letzten Jahren außerordentlich verschärft und es werden Schleuderpreise praktiziert. Zahlreiche

Unternehmungen befinden sich in einer sehr prekären Finanzlage; ihr Material ist veraltet, aber die Mittel zur Erneuerung fehlen. Die Kanäle sind zum großen Teil überlastet.

Bisher war das Gewerbe keiner gesetzlichen Gesamtregulierung unterworfen. In einzelnen Fällen hat die I.C.C. die Kompetenz besessen, durchgehende Frachtsätze für bestimmte Kanal- und Eisenbahnstrecken vorzuschreiben. Man bezweckte damit den Schutz der Kanäle vor der Konkurrenz der Bahnen, die den Wasserumschlagverkehr durch eine willkürliche Tarifpolitik zum großen Teil hätten unmöglich machen können.

Die Fluß- und Kanalschiffahrt konzentriert sich in der Hauptsache auf den Mississippi und seine Zuflüsse, die Verbindungen derselben mit den großen Seen sowie zwischen diesen und der atlantischen Küste. Die Schiffahrt auf den großen Seen selbst bewältigt einen großen Massenverkehr. Sodann fällt die Küstenschiffahrt als Wettbewerber der Landtransportmittel in Betracht. Ihre Bedeutung ist durch den Bau des Panamakanals bedeutend gestiegen.

Die Panama Canal Act vom Jahre 1913 hat den Eisenbahnen verboten, sich an solchen Schiffahrtsunternehmungen zu beteiligen, die im transkontinentalen Verkehr durch den Panama-Kanal mit ihnen in Konkurrenz stehen.

Trotz dieses Schutzes, welcher der Schiffahrt gewährt wurde, ist ihre Wirtschaftslage keine gute. Die Selbstregulierung hat sich nicht als genügend wirksam erwiesen, und im Gewerbe selbst mehren sich die Stimmen, welche eine gesetzliche Ordnung befürworten.

B. Der Gesetzentwurf.

Ein Gesetzentwurf zur Regulierung der Schiffahrt wurde vom Coordinator ebenfalls schon in seinem Bericht vom 10. März 1934 eingebracht und mit dem Bericht vom 23. Januar 1935 neuerdings unterbreitet. Seine Bestimmungen entsprechen in den Grundlinien denjenigen der Motor Carrier Bill. Die beiden Gesetze werden als Teile II und III der Interstate Commerce Act beigefügt werden.

Auch die Water Carrier Bill unterscheidet die drei Kategorien: Common Carriers, Contract Carriers und Private Carriers. Die vorgesehene Regelung ist grundsätzlich dieselbe wie beim Straßenverkehr. Als Hauptpunkte der neuen Ordnung nennt Eastman die folgenden:

„1. Kontrolle über den Umfang der in Konkurrenz zueinander angebotenen Dienste. Wie es notwendig geworden ist, einen Damm gegen die Produktion der Industrie und Landwirtschaft zu errichten, die die

Kaufkraft der Konsumenten bedeutend übersteigt, und den Bau überflüssiger neuer Eisenbahnlinien zu verhindern, so müssen auch ähnliche Überbordungen der Schiffstonnage im Wassertransportgewerbe verhindert werden.

2. Kontrolle über die Mindesttarife. Die Notwendigkeit einer solchen Kontrolle wurde bei den Eisenbahnen schon seit langem erkannt; neuerdings auch in der allgemeinen Industrie, wie die Codes der NRA. beweisen. Es gibt kein anderes geeignetes Mittel, um die Demoralisierung der Frachten, Löhne und Arbeitsbedingungen durch die Konkurrenz zu verhindern.

3. Kontrolle über den Betrieb der Vertragsfrachtführer und Werkschiffahrt. Der wichtigste Dienst ist derjenige des öffentlichen Frachtführers, der regelmäßig ausgeübt wird und allen zu denselben Bedingungen zugänglich ist. Ohne den Vertrags- und Werkverkehr zu unterbinden, so müssen diejenigen, die ihn betreiben, wenigstens gehindert werden, auf das Tätigkeitsfeld des öffentlichen Frachtführers überzugreifen, dessen Verpflichtungen sie nicht immer zu übernehmen bereit sind.

4. Einhaltung veröffentlichter Tarife und Verhinderung ungerechter Begünstigungen (unjust discrimination). Schon seit langem wurde das als ein Haupterfordernis im Eisenbahnwesen anerkannt. Für die Stabilität, die Handel und Industrie erfordern, ist dieser Punkt von wesentlicher Bedeutung.

5. Koordination mit andern Transportmitteln. Jede Verkehrsform — Schiene, Wasser, Straße, Rohrleitung und Luft — kann bestimmte Dienste besser und billiger besorgen als andere. Auf diesem Gebiete sollte sie gegen schädlichen Wettbewerb der andern geschützt werden. Zugleich sollten leichte Übergangsmöglichkeiten durch die Einrichtung kombinierter Transportrouten und durchgehender Tarife geschaffen werden, wo eine solche Kombination vorteilhaft ist.

Das sind die Hauptpunkte. Um sie durchzuführen, müssen auch Nebengebiete, wie die Kontrolle über die Rechnungsführung, Büchereinsichtsrecht, Berichterstattung und ähnliche geregelt werden.

C. Auswirkungen.

Die Interstate Commerce Commission wird in Zukunft die Aufsicht über die Eisenbahnen, Automobile und die Schiffahrt führen. Für alle Verkehrsformen kann sie Minimal- und Maximaltarife vorschreiben, wobei sie auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, die in den Selbstkosten zum Ausdruck kommt, abstellen wird. Auf dem Wege eines natür-

lichen Leistungswettbewerbes unter der regulierenden Kontrolle der I.C.C. soll sich die Einordnung aller Verkehrsmittel in ein einheitliches nationales Transportsystem vollziehen.

Die Tarife aller Transportmittel werden veröffentlicht sein und gegen jedermann in gleicher Weise angewendet werden müssen.

Durch die Einführung der Bedürfnisklausel für alle öffentlichen Frachtführer und die Notwendigkeit einer Bewilligung für die Vertragsfrachtführer, die nur erteilt wird, wenn sie mit dem öffentlichen Interesse in Einklang steht, kann dem heutigen Überangebot an Transportmitteln in Zukunft gesteuert werden.

4. Andere Transportmittel.

Im Hinblick auf die Schaffung der Federal Aviation Commission wurden keine Vorschläge mit Bezug auf die Regulierung des Luftverkehrs gemacht. Der Reorganisationsplan für die Interstate Commerce Commission[1] sieht indessen eine spätere Regulierung vor, sobald dieselbe notwendig erscheint.

Für den Betrieb der großen Röhrenleitungen (pipe lines) wird vorderhand ebenfalls noch keine gesetzliche Regelung vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Neuorganisation der I.C.C. zeichnet aber auch hier eine spätere Durchführung vor.

III. Weiterer Ausgleich der Konkurrenzverhältnisse.

1. Die Frage der öffentlichen Unterstützung.

Die Gleichheit der Konkurrenzgrundlagen wird durch die geschilderten Gesetze noch nicht vollständig erreicht sein. Erstellung und Unterhalt der Fahrbahn begründen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln grundsätzliche Verschiedenheiten. Die Eisenbahnen haben für die aus ihrer Fahrbahn entspringenden Lasten selbst aufzukommen. Das Automobil hingegen benutzt die öffentlichen Straßen; Kanäle und Häfen sowie Flugplätze werden zum großen Teil aus öffentlichen Mitteln erstellt oder von solchen wesentlich unterstützt. Deshalb entsteht die Frage, in welchem Maße diese Verkehrsmittel unter Berücksichtigung ihrer Steuern und Abgaben aus öffentlichen Mitteln tatsächlich unterstützt werden und daher einen Vorteil über ihre Konkurrenten gewinnen, der vom Standpunkt einer gesunden öffentlichen Verkehrspolitik nicht gerechtfertigt ist. Die Untersuchung dieser Verhältnisse erfordert so weitgehende Studien, daß ihre Ergebnisse für die Veröffentlichung bisher noch nicht reif geworden sind.

[1] Vgl. S. 593/94.

2. Öffentliche Sicherheit.

Von den Einzelstaaten sind zahlreiche Vorschriften zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf den Straßen erlassen worden, die die zulässigen Abmessungen, Gewichte und Höchstgeschwindigkeiten der Motorfahrzeuge regeln und die Anbringung von Sicherheitseinrichtungen verlangen. Infolge der Mannigfaltigkeit dieser Vorschriften ist eine einheitliche Regelung für den zwischenstaatlichen Verkehr dringend geworden. Im Zusammenhang mit den technischen Problemen der Straßenkonstruktion und ihrer Erstellungskosten werden diese Fragen in einem späteren Bericht des Coordinators behandelt werden.

3. Arbeitsbedingungen.

Bis zum Erlaß der NRA.-Codes bestanden im Verkehrswesen nur für die Eisenbahnen gesetzliche Vorschriften über die Arbeitsbedingungen des Personals. Dadurch werden die natürlichen Wettbewerbsbedingungen ebenfalls gefälscht. Die Frage, ob und welche gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitsverhältnisse im Transportwesen notwendig sind, wird ebenfalls in einem späteren Bericht untersucht werden. Es ist klar, daß keiner Transportart Vorschriften und Einschränkungen auferlegt werden sollten, die die Begünstigung eines anderen Verkehrsmittels bewirken. Auf der andern Seite aber muß dasjenige vorgekehrt werden, was das öffentliche Interesse und die öffentliche Sicherheit verlangt, ohne Rücksicht auf private Interessen.

7. Kapitel: Die Durchführung der Verkehrsplanung.

I. Reorganisation der Interstate Commerce Commission.

Wenn die Interstate Commerce Commission mit den Funktionen eines zentralen Aufsichtsorganes über alle Verkehrsmittel betraut werden soll, wie Eastman vorschlägt, dann muß sie auch so organisiert werden, daß sie rasch und wirksam arbeiten kann. Das Amt besteht gegenwärtig aus 11 Mitgliedern und wählt seinen Präsidenten im Turnus je für ein Jahr. Eastman schlägt einen vom Präsidenten der Vereinigten Staaten ernannten ständigen Vorsitzenden vor. Die Kommission soll die folgenden Abteilungen erhalten:

1. Finanzabteilung, bestehend aus drei Mitgliedern;
2. Eisenbahnabteilung mit fünf Mitgliedern;
3. Abteilung für Schiffahrt und Röhrenleitungen, bestehend aus drei Mitgliedern;
4. Abteilung für Straßen- und Luftverkehr mit drei Mitgliedern.

Wenn es notwendig ist, sollen Spezialabteilungen gebildet werden können.

Der Präsident der Kommission sowie die Vorsitzenden der Abteilungen sollen den Kontrollausschuß (Control Board) bilden, der die allgemeinen Transportfragen zu behandeln und für eine einheitliche Verkehrspolitik zu sorgen hätte. Die Entscheidungen des Kontrollausschusses sollen für die Abteilungen verbindliche Kraft besitzen.

Der Bericht faßt die Vorteile einer solchen Reorganisation wie folgt zusammen:

1. Sie würde der Kommission, was sie jetzt nicht hat, einen ständigen geschäftsführenden Präsidenten geben, der von den kleinen technischen Einzelgeschäften befreit wäre und der speziell die rasche und wirksame Geschäftsführung zu überwachen hätte.

2. Sie würde eine Spezialisierung in der Regulierung der einzelnen Verkehrsmittel herbeiführen und diese gleichzeitig in ein einheitliches Gesamtregulierungsprogramm einordnen.

3. Kein Geschäft würde von einer Kommission von mehr als fünf Köpfen behandelt, wodurch die zeitraubenden Beratungen einer größeren Behörde vermieden würden.

2. Der Verkehrskoordinator.

Ein Mangel der bisherigen Verkehrsgesetzgebung bestand darin, daß sie sich im allgemeinen damit begnügte, bestehende Übelstände zu beseitigen oder zu mildern, statt durch eine systematische Verkehrsplanung ihre Entstehung zu verhindern. Dazu gehört aber eine gründliche Kenntnis aller Transportmittel und der Möglichkeiten, die sie bieten. Die unwirtschaftliche Verwendung einer Transportart auf Gebieten, die eine andere besser bedienen kann, muß beseitigt werden. Die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel in kombinierten Diensten muß gefördert werden. Ferner müssen die Organisationsmethoden, Buchführung, Statistik usw. durchgebildet und untersucht werden. Die Beziehungen zwischen Arbeit und Kapital müssen aufmerksam verfolgt werden, in dem Sinne, daß die Arbeit genügend geschützt und von ungeschickter Politik abgehalten wird, daß den Anforderungen des Kapitals Rechnung getragen, aber finanzielle Ausbeutung verhindert wird.

Diese Arbeit der Verkehrsplanung, Vorbeugung und Einordnung kann nicht den Organisationen der Transportunternehmungen überlassen bleiben, da ihre Interessen nur allzuoft sich widersprechen und ohne Intervention der öffentlichen Gewalt nicht miteinander in Einklang gebracht werden können. Da es sich dabei aber um rein technische und wirtschaftliche Angelegenheiten handelt, kann diese Tätigkeit nicht der

von politischen Einflüssen beherrschten und dem politischen Systemwechsel unterworfenen Bundesregierung übertragen werden. Die Interstate Commerce Commission war von Anfang an ein unpolitisches Organ. Wohl werden ihre Mitglieder vom Bundespräsidenten mit Zustimmung des Senates ernannt, im übrigen aber hat dieser auf die Tätigkeit der Kommission keinen größeren Einfluß als auf diejenige des obersten Gerichtshofes.

Die Interstate Commerce Commission ist daher nach der Ansicht Eastmans das geeignetste Organ, um mit der Aufgabe der Verkehrsplanung betraut zu werden. Da aber ihre einzelnen Mitglieder ständig mit den aufsichtsbehördlichen Aufgaben sowie mit der quasi-richterlichen Entscheidung von Streitfragen beschäftigt sind, können ihnen die weitläufigen Untersuchungen für Verkehrsplanung, Vorbeugung und Einordnung nicht auch noch übertragen werden. Deshalb soll das Amt des Verkehrskoordinators als dauernde Einrichtung beibehalten und der Coordinator soll vom Bundespräsidenten aus den Mitgliedern der I. C. C. ernannt werden. Seine Aufgaben wären im wesentlichen die folgenden:

1. Information über die Leitung, den Betrieb und die Entwicklung aller Transportmittel, speziell im Hinblick auf ihre eigene Zusammenarbeit, die Vermeidung von überflüssigem Aufwand und die Förderung eines nationalen Transportsystems, das den öffentlichen Anforderungen entspricht.

2. Jährliche Berichterstattung über den Stand des nationalen Verkehrswesens, die von der I. C. C. mit ihren eigenen Jahresberichten weitergeleitet würden; Vorschläge über gesetzliche Maßnahmen.

3. Beratung des Bundespräsidenten und aller Regierungsstellen, die mit dem Verkehrswesen zu tun haben.

4. Förderung gemeinsamer Konferenzen zwischen Verkehrsunternehmern und anderen Verkehrsinteressenten.

5. Unterrichtung der Transportanstalten über Zustände, die ihnen unnötige Ausgaben- und Einnahmenverluste infolge ungehöriger Konkurrenz oder fehlender Zusammenarbeit verursachen. Erlaß geeigneter Verfügungen, wenn sie sich unfähig oder nicht willens zeigen, solche Zustände zu beseitigen.

6. Durchführung von Untersuchungen, die das öffentliche Interesse am Verkehrswesen erfordert.

7. Vertretung des Bundespräsidenten bei der Handhabung von Regulativen (Codes) über fairen Wettbewerb unter Verkehrsunternehmungen, soweit der gesetzliche Rahmen sie zuläßt.

Die Ausgaben für den Stab des Coordinators würden im Verhältnis ihrer Bruttoeinnahmen auf alle Verkehrsunternehmungen verteilt. Die Bezahlung der Gehälter und die Gewinnung geeigneter Arbeitskräfte, die teilweise auch nur vorübergehend herbeigezogen werden könnten, würde dadurch erleichtert.

8. Kapitel: Die Eisenbahnsanierung.

I. Allgemeines.

Die im vorstehenden Abschnitt geschilderten Vorschläge des Coordinators sind allgemein verkehrspolitischer Natur und sollen durchgeführt werden ohne Rücksicht darauf, wie das spezifische Eisenbahnproblem schließlich gelöst wird. Sie sollen den heutigen Zustand, bei dem ein Teil der im gegenseitigen Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel gesetzlich reguliert ist, der andere Teil dagegen nicht, beseitigen und das gesamte Verkehrswesen einer einheitlichen staatlichen Führung und Aufsicht unterstellen.

Die Durchführung dieser Maßnahmen würde den Eisenbahnen, obwohl sie nicht einseitig zu ihrem Schutze gedacht sind, eine gewisse Besserstellung im Konkurrenzkampf bringen. Das Eisenbahnproblem als solches wäre damit aber noch nicht gelöst. Wie bereits erwähnt wurde, hat Eastman zu diesem Zwecke drei Vorschläge unterbreitet, die wahlweise in Frage kommen können und im folgenden einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen.

II. Fortführung der bisherigen Eisenbahnpolitik (Plan I).

Plan I baut organisch auf der bisherigen Eisenbahnpolitik auf und stellt, ohne umwälzende Neuerungen zu enthalten, eine Weiterführung derselben dar. Am Grundsatz des Privatbetriebes wird festgehalten; damit würde das gesamte Verkehrswesen in ein einheitliches verkehrspolitisches System staatlich kontrollierter Privatbetriebe eingeordnet. Die Eisenbahnsanierung nach Plan I erstreckt sich im wesentlichen auf die folgenden Punkte:

1. Bessere Gesamtorganisation der Eisenbahnen.

Die neugeschaffene zentrale Organisation der Eisenbahnen (Association of American Railroads) soll in ihrer Tätigkeit vom Staate unterstützt werden. Die eingehenden Untersuchungen, die bisher schon vom Coordinator durchgeführt wurden, haben beträchtliche Ersparnismöglichkeiten im Betrieb, die durch eine bessere Zusammenarbeit der

Bahnen verwirklicht werden können, aufgedeckt. Wird das Amt des Coordinators, wie Eastman vorschlägt, in eine dauernde Institution umgewandelt, so werden die Bahnen ständig mit ihr Hand in Hand arbeiten können. Die Öffentlichkeit muß sich dabei aber bewußt sein, daß die notwendige engere Zusammenarbeit der Bahnen in einem gewissen Umfange die Preisgabe des in Amerika traditionellen Wettbewerbsprinzips bedeutet. Durch das Aufkommen neuer Transportmittel ist jedoch der Wettbewerb auf einer anderen Ebene neu erstanden, so daß die Konkurrenz zwischen den Bahnen im öffentlichen Interesse eingeschränkt und durch eine planmäßige Zusammenarbeit ersetzt werden muß.

Ferner können die auf diese Weise durchführbaren Ersparnisse nur dann wirklich erreicht werden, wenn die arbeitsrechtlichen Einschränkungen des Eisenbahnnotgesetzes wegfallen. Alle Rationalisierungsmaßnahmen im Eisenbahnbetrieb laufen auf einen Personalabbau hinaus. Zum Schutze der Eisenbahnbediensteten, die dadurch ihre Beschäftigung verlieren, werden besondere Maßnahmen vorgeschlagen, die im nachfolgenden Kapitel behandelt werden.

Das Kernstück der Eisenbahnsanierung wird somit grundsätzlich der privaten Initiative der Eisenbahngesellschaften überlassen. Es bestehen nun aber ernsthafte Zweifel, ob diese Zusammenarbeit in allen Fällen freiwillig durchgeführt werden wird. Die Leitungen der meisten Bahnen sind sehr individualistisch eingestellt und werden sich oft nicht dazu verstehen, auf individuelle Besitzstände zu verzichten, auch wenn das höhere Gesamtinteresse der Bahnen es erfordert. Unbeschadet der übrigen Aufsichtsbefugnis der I. C. C. soll der Coordinator für solche Fälle mit Befehlsgewalt ausgestattet werden, um Maßnahmen zur Rationalisierung des gesamten Bahnbetriebes auch gegen den Willen der einzelnen Gesellschaften durchsetzen zu können.

2. Tarifreformen.

In der qualvollen Geschichte der staatlichen Tarifaufsicht über die Eisenbahnen hat die sog. Long and short haul clause eine wichtige Rolle gespielt. Die Interstate Commerce Act vom Jahre 1887 hat den Eisenbahnen verboten, für eine kürzere Strecke „bei im wesentlichen gleichartigen Umständen und Bedingungen" höhere Frachten zu erheben als für eine längere Strecke derselben Linie. Das Verbot, das ausgesprochene Konkurrenztarife zwischen bestimmten Punkten weitgehend hätte verhindern sollen, ließ sich aber nicht restlos durchführen. Durch alle möglichen Auslegungskünste setzte sich die I. C. C. über die Schwierigkeiten hinweg. Insbesondere wurde erklärt, daß in denjenigen

Fällen, wo Wettbewerb durch andere Bahnen oder durch Schiffahrtslinien vorlag, „gleichartige Umstände und Bedingungen" nicht vorliegen.

Bei der Revision des Gesetzes im Jahre 1910 wurde dann dieser Zusatz gestrichen, so daß das Verbot nunmehr absolute Geltung hatte. Diese Einschränkung kam namentlich der Schiffahrt zugute. Durch spätere Novellen wurde dann aber die Bestimmung eingeführt, daß die I. C. C. in besonderen Fällen und nach durchgeführter Untersuchung Ausnahmen bewilligen könne. Durch die Transport Act vom Jahre 1920 wurde diese Vorschrift dahin präzisiert, daß

1. das Amt nur Frachtsätze zulassen dürfe, durch die eine angemessene Vergütung für die geleisteten Dienste (reasonably compensatory rates) gewährt werde;

2. sich die Ermächtigung nicht auf Zwischenstationen einer Wettbewerbsstrecke beziehe, nach denen die Entfernung auf einer Umwegslinie größer sei als auf der direkten Linie;

3. die Ermächtigung auch dann nicht gelte, wenn der Wettbewerb von Wasserstraßen zwar möglich sei, aber tatsächlich nicht stattfinde.

Der erste Zusatz ließ Zweifel darüber offen, ob die angemessene Vergütung nur die Zusatzkosten oder aber die gesamten anteiligen Betriebskosten decken müsse. Der zweite Zusatz schränkte das Anwendungsgebiet von Wettbewerbstarifen fühlbar ein.

Um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln nicht wie bisher stark behindert zu sein, forderten die Eisenbahnen die Unterstellung aller Verkehrsmittel unter eine staatliche Regulierung nach dem Vorbild der Eisenbahngesetzgebung, sowie die Aufhebung des ganzen Abschnitts 4 (Long and short haul clause) des Eisenbahnverkehrsgesetzes

Zur Unterstützung des zweiten Postulates machten sie namentlich geltend, daß die Schiffahrt durch den Panamakanal den Bahnen großen Verkehr nicht nur zwischen der atlantischen und der pazifischen Küste, sondern auch im innerkontinentalen Verkehr entzogen habe. Namhafte Industrien haben ihre Standorte verlegt. Den Bahnen sei durch Abschnitt 4 jede Abwehrmöglichkeit genommen. Es werde nicht möglich sein, im Verkehr zwischen Küstenorten die Bahnfrachten bis auf die Höhe der Schiffsfrachten zu senken; dagegen könnte im Landesinnern die Konkurrenz aufgenommen werden, wenn die Long and short haul clause beseitigt würde.

Im Jahre 1931 seien im Zwischenküstenverkehr 6 444 393 Gütertonnen durch den Panamakanal befördert worden (ohne die Petroleumtransporte aus dem Westen). Die Hälfte davon entfalle auf den Verkehr zwischen Küstenorten und komme für die Eisenbahnen nicht in Betracht.

Vom Rest könnten die Bahnen durch Ausnahmetarife, die noch einen genügenden Ertrag abwerfen würden, die Hälfte zurückgewinnen, was ihnen eine Einnahme von rund 27 Mill. Doll. einbringen würde.

Eastman hat dem Begehren der Bahnen nicht voll entsprochen, sondern nur die Beseitigung der Zusätze aus dem Jahre 1920 vorgeschlagen. Damit wird der Interstate Commerce Commission wieder eine größere Freiheit gewährt, Ausnahmen von der Long and short haul clause zu gewähren. Da anderseits auch die Tarifkontrolle über die Schiffahrt in ihre Hände gelegt werden soll, hätte sie damit genügend Spielraum, um einen gerechten Wettbewerbsausgleich herbeizuführen.

3. Finanzsanierung.

Die unbefriedigende Finanzlage der amerikanischen Bahnen wurde bereits dargestellt. Die vorstehend geschilderten Maßnahmen werden aber nicht genügen, um die Kreditfähigkeit der Bahnen wieder vollständig herzustellen. Finanzielle Sanierungsmaßnahmen werden daher nicht zu umgehen sein. Wenn der Eisenbahnbetrieb weiterhin privaten Unternehmungen überlassen bleiben soll, so ist die Wiederherstellung einer genügenden Rentabilitätsgrundlage eine unerläßliche Bedingung. Wenn die Geldgeber Obligationen kaufen sollen, dann müssen sie genügende Sicherheit haben, daß ein verhältnismäßig niedriger Zinssatz in Krisen- wie in Konjunkturjahren bezahlt wird; sollen sie sich für Aktien interessieren, dann müssen sie die Überzeugung haben können, daß Dividendenausfälle in Krisenzeiten durch entsprechend höhere Dividenden in Konjunkturjahren wieder ausgeglichen werden. Diese Gewinnmotive liegen dem Wesen der Privatwirtschaft zugrunde; von diesen Gesetzen gibt es kein Entrinnen.

Die Revision des Konkursgesetzes vom Jahre 1933 hat sich bisher als unwirksam erwiesen. Der revidierte Abschnitt 77 bestimmt, daß eine notleidende Bahngesellschaft entweder freiwillig oder auf Verlangen von 5 % ihrer Gläubiger sich in die Obhut eines Bundesgerichtshofes begeben kann. Das Gericht bestellt einen Treuhänder. Bei freiwilliger Einleitung des Verfahrens arbeitet die I. C. C. unter angemessener Berücksichtigung der Vorschläge der interessierten Parteien einen Reorganisationsplan aus, der verbindlich wird, wenn ihm zwei Drittel der Aktionäre und der Obligationäre zustimmen.

Von dieser Möglichkeit wurde sozusagen kein Gebrauch gemacht. Dazu hat auch die Unsicherheit in der Beurteilung der Ertragsaus-

sichten beigetragen. Ohne klare Anhaltspunkte über die zukünftige Ertragsfähigkeit der Unternehmungen sind die Interessenten nur schwer bereit, einem Sanierungsplan zuzustimmen. Der Coordinator schlägt deshalb vor, daß ein Reorganisationsplan auch beim Fehlen der Zweidrittelmehrheiten vom Gericht in Kraft gesetzt werden kann, wenn es ihn für angemessen und gerecht hält.

Die Gesundung der Eisenbahnfinanzen wird nur langsam vor sich gehen können; sie setzt überdies eine allgemeine Wiederbelebung der Wirtschaft voraus. Die drastischen Einsparungen der letzten Jahre sind in bedeutendem Umfange auf Kosten einer ordentlichen Unterhaltung vollzogen worden. Was in dieser Beziehung vernachlässigt wurde, muß wieder gutgemacht werden.

Eastman zieht aus dieser Lage die nachstehenden Schlußfolgerungen:

1. Die Anhäufung von Schulden durch Aufnahme von Darlehen bei der Reconstruction Finance Corporation wird die Lage nicht verbessern, wenn ein Unternehmen nicht eine genügende finanzielle Grundlage besitzt, um bei einer Besserung der Wirtschaftslage sofort wieder kreditfähig zu werden. Es ist besser, wenn Unternehmungen, die nicht in dieser Lage sind, von den Möglichkeiten des Konkursgesetzes Gebrauch machen. Die Treuhänderschaft gemäß Konkursgesetz sollte nicht als ein Odium betrachtet werden.

2. Für Bahnen, die in der Sanierung begriffen sind, stehen zwei Wege offen. Entweder bleiben sie in Treuhänderschaft, bis die Zukunftsaussichten besser beurteilt werden können, oder sie schreiten unmittelbar zur Reorganisation. Wählen sie den ersten Weg, so können die benötigten Kapitalien in dem Ausmaß beschafft werden, als Treuhänder und Gericht bereit sind, Treuhänderzertifikate mit einem genügenden Pfandrecht auszugeben.

3. Das Problem der unmittelbaren Reorganisation stellt sich für jede Bahn verschieden. Erstes Ziel ist die Beschaffung von geschützten Obligationen für die Übergangszeit der Anpassung und Modernisierung; wenn möglich, soll damit auch der Weg für eine spätere Wiederausgabe von Aktien vorbereitet werden.

4. Im gegenwärtigen Moment kann auf privaten Kredit nicht sicher gerechnet werden; deshalb muß der Staat die Rolle des Hauptkreditgebers spielen. Er soll keine Mittel zur Aufrechterhaltung ungesunder Gebilde hergeben, dagegen soll er freigebig sein in der Unterstützung wohldurchdachter Reorganisations- und Modernisierungspläne.

4. Zusammenschlüsse.

Die Antitrust-Gesetzgebung hat im Jahre 1887 auch in die Interstate Commerce Act Eingang gefunden. Abschnitt 5 derselben enthält die sog. Antipooling Clause und verbietet die Bildung von Tarifverbänden, Betriebsgemeinschaften usw. Im Laufe der Jahre hat man sich aber auch in Amerika von den schädlichen Einflüssen eines zu weitgehenden Wettbewerbes im Verkehrswesen Rechenschaft geben müssen. Das Verbot wurde in den späteren Novellen eingeschränkt, indem die I. C. C. gewisse Verbände, wenn sie wirtschaftlich und finanziell nützlich waren und das öffentliche Interesse nicht schädigten, zulassen konnte. Als die Bahnen nach der Periode des Kriegsbetriebes durch die Bundesregierung an ihre privaten Eigentümer zurückgegeben wurden, wollte man sich überdies die Erfahrungen des Staatsbetriebes zunutze machen. Die Transport Act vom Jahre 1920 enthielt deshalb die folgende Bestimmung:

„Die I. C. C. hat, sobald es angängig ist, einen Plan zum Zusammenschluß der Eisenbahnen des Festlandes der Vereinigten Staaten zu einer beschränkten Anzahl von Netzen aufzustellen. Bei dieser Teilung soll soweit als möglich der Wettbewerb bestehen bleiben, auch sind die vorhandenen Verkehrswege tunlichst beizubehalten. Die einzelnen Netze sind so zusammenzulegen, daß die Beförderungskosten unter Berücksichtigung der Wettbewerbsverhältnisse sowie die Anlagekosten der einzelnen Strecken tunlichst übereinstimmen, so daß in den Netzen einheitliche Frachtsätze für den Wettbewerbsverkehr aufgestellt werden können, oder daß im wesentlichen dieselben Erträge des Anlagekapitals herausgewirtschaftet werden."

Die I. C. C. hat nie einen solchen Fusionsplan aufgestellt, weil er am Widerstand der Bahnen und an der Schwierigkeit der Festsetzung ihres Anlagekapitals gescheitert wäre. Eastman's Bericht kritisiert die obige Bestimmung des Transportgesetzes wie folgt:

„1. Ihre Durchführung hängt völlig vom guten Willen der Bahngesellschaften ab.

2. Selbständige Unternehmungen waren im allgemeinen nicht imstande, Fusionen durch freie Verständigung durchzuführen. Die vorherrschende Methode bestand darin, daß eine Unternehmung die Aktien einer anderen aufkaufte, bevor eine Zusammenlegung vorgenommen wurde. Solche Operationen treiben aber den Kurs der aufgekauften Aktien in die Höhe und bewirken so eine Verschleuderung von Eisenbahngeldern, die besser zu anderen Zwecken verwendet würden.

3. Selbst wenn eine Zusammenlegung vereinbart und von der I. C. C. genehmigt wird, so werden in der Regel bedeutende Geldbeträge zur Abfindung der dissentierenden Minderheiten notwendig. Die Unmöglichkeit für die Bahnen, während der gegenwärtigen Krise Geld zu beschaffen, hat den Fortgang der Fusionen gehindert.

4. Es ist schwierig, wenn nicht unmöglich, einen Plan zu entwerfen, der den ausführlichen Einzelbestimmungen des Gesetzes entspricht; und jeder Plan kann diese Anforderungen nur vorübergehend erfüllen, da sich die zugrunde liegenden industriellen und finanziellen Voraussetzungen ständig ändern.

5. Die rasche Entwicklung des Wettbewerbs anderer Transportmittel hat die durch das Gesetz verlangte Aufrechterhaltung des Wettbewerbs unter den Eisenbahnen für das öffentliche Interesse überflüssig gemacht."

Der Bericht untersucht auch, wie diese Schwierigkeiten überwunden werden können. Schließlich gelangt aber der Coordinator zum Schluß, daß diese tiefgreifenden Änderungen unter den heutigen Verhältnissen nicht dringlich sind. In Anbetracht des Umfanges und der Kompliziertheit der übrigen gesetzgeberischen Vorschläge wird die sofortige Durchführung dieser Maßnahmen nicht beantragt.

III. Zusammenschlüsse großen Stils (Plan II).

Der Bericht des Coordinators vertritt die Ansicht, daß die Sanierungsmöglichkeiten des Planes I unter den heutigen Verhältnissen ausreichen sollten. Dennoch wird die Möglichkeit ins Auge gefaßt, daß sich diese Erwartung nicht erfüllen werde. Für diesen Fall müssen radikalere Maßnahmen in Aussicht genommen werden. Diese sind im Plan II enthalten, der den Zusammenschluß aller Bahnen der Vereinigten Staaten in eine beschränkte Anzahl großer Netze vorsieht. Während die Transport Act vom Jahre 1920 bei der Durchführung von Zusammenschlüssen die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs in den Vordergrund rückte, soll bei den Fusionen eines großzügigen Konsolidationsplans in erster Linie nach möglichst umfangreichen Betriebseinsparungen getrachtet werden.

Aus privater Initiative ist der sogenannte „Prince-Plan" entstanden, der eine Zusammenfassung der amerikanischen Bahnen in sieben große Netze, wovon zwei im Osten, zwei im Süden und drei im Westen, vorschlägt. Die dadurch ermöglichten Betriebsersparnisse werden von den Urhebern des Planes für den Verkehr des Jahres 1932 auf jährlich 740 Millionen $ geschätzt.

In Anbetracht der Bedeutung des Vorschlags veranlaßte der Koordinator zwei Studien, die in besonderen Berichten niedergelegt sind.

1. Die Durchführung des Konsolidationsplans in rechtlicher Hinsicht.

Diese Studie wurde an Leslie Craven, Mitglied der Rechtsfakultät an der Duke University, übertragen. Der Experte stellt zunächst folgendes fest:

1. Der Kongreß kann in Ausübung seiner Befugnis, den Eisenbahnverkehr zu regulieren, die zwangsweise Vereinigung der bestehenden Bahngesellschaften in bestimmte Korporationen verfügen.

2. Er kann die Gründung von Bundeskorporationen anordnen, die das Eigentum oder maßgebende Kontrollrechte über das bestehende Eisenbahn-Betriebsvermögen zu erwerben haben.

3. Er kann den bestehenden Gesellschaften den zwischenstaatlichen Betrieb verbieten, wenn sie ihr Eigentum oder die erwähnten Kontrollrechte nicht den vorgeschriebenen Bundeskorporationen übertragen.

Dieser Vorgang sollte schrittweise vollzogen werden. Ferner könnte eine Beteiligung der Regierung an der Leitung dieser Korporationen geschaffen werden, die das gegenwärtige Regulierungssystem gewaltig verbessern würde. Craven ist der Ansicht, daß die Bahnen dadurch formell als quasi öffentliche Unternehmungen anerkannt wären und die Unterstützung der öffentlichen Hand genießen würden, während heute zwischen den Bahnen und der Regierung ein ständiger Antagonismus besteht, der darauf zurückzuführen ist, daß jene auf dem doch nicht vorhandenen privaten Charakter ihres Geschäfts bestehen.

2. Die wirtschaftliche Auswirkung des Konsolidationsplans.

William B. Poland, ein Ingenieur mit internationalen Erfahrungen im Eisenbahnwesen, wurde mit dieser Studie beauftragt. Er bezifferte die durch den Prince-Plan erreichbaren Mindesteinsparungen auf 218 Millionen $, bezogen auf den Verkehr des Jahres 1932. Bei dieser Lösung würde kein öffentlicher Kredit an Stelle des privaten treten. Der Umfang, in welchem die heutigen finanziellen Mißstände beseitigt werden könnten, würde abhängen:

1. von der erreichbaren Herabsetzung der festen Zinsenlasten. Festverzinsliche Obligationen der schwächeren Gesellschaften würden durch solche mit niedrigerem oder variablem Zinsfuß oder auch durch Aktien ersetzt. Anderseits wäre es vielleicht notwendig, Aktien der stärkeren Gesellschaften durch Obligationen zu ersetzen. Die Urheber des Plans glaubten, daß die in Aussicht stehenden Einsparungen und die entsprechende Erhöhung der Betriebsüberschüsse so verlockend

seien, daß die bestehenden Gesellschaften gerne ihr Betriebseigentum verpachten würden; nach und nach könnten dann die endgültigen Konsolidationen durchgeführt werden. Poland ist nicht dieser Ansicht. Der raschen Verwirklichung des Plans stünden so große Schwierigkeiten im Wege, daß für eine Durchführung der Aktion auf freiwilliger Basis geringe Erfolgsaussichten bestehen;

2. von der erreichbaren Herabsetzung der Betriebsausgaben. Auch hier würden Schwierigkeiten auftauchen. Die Vereinfachung der Betriebsmethoden könnte nicht auf einen Schlag, sondern nur im Laufe der Zeit erreicht werden. Einem starken Personalabbau würden die Gewerkschaften entgegentreten. Der Experte schlägt einen Abfindungsplan für das zu entlassende Personal vor, der im ersten Jahre 53½ Millionen $ erfordern würde. Um diesen Betrag würde sich die errechnete Einsparung vermindern; sie würde aber dann noch den ansehnlichen Betrag von rund 165 Millionen $ erreichen.

Der Coordinator faßt seine Schlußfolgerungen zum Plan II dahin zusammen:

1. Solche Riesenfusionen müßten erzwungen werden, was zu schwierigen Prozessen führen würde.

2. Die Rationalisierung der Bahnen könnte rascher und gründlicher erreicht werden als unter Plan I; trotzdem wäre dafür eine gewisse Zeit erforderlich.

3. Der Wettbewerb würde weitgehend beseitigt, an gewissen Orten aber doch bestehen bleiben, wodurch die betreffenden Gegenden begünstigt würden.

4. Die Abordnung von Regierungsdirektoren in die Leitung der zusammengefaßten Gesellschaften würde wahrscheinlich die Erwartungen nicht erfüllen.

IV. Eisenbahnverstaatlichung (Plan III).

Dieser Plan ist, wie der vorausgehende, vorgesehen für den Fall, daß sich Plan I als unwirksam erweist, sei es, weil sich die Bahngesellschaften für die gegenseitige Selbsthilfe als unfähig erweisen, sei es, daß der notwendige Wirtschaftsaufschwung nicht eintritt. Statt aber in einem Zwischenstadium stehenzubleiben, würden die letzten Folgerungen gezogen und der Betrieb aller Bahnen in die Hand des Bundes gelegt. Die theoretischen und logischen Überlegungen Eastmans führen zu dem Ergebnis, daß der Staatsbetrieb die bestehenden Übelstände im Eisenbahnwesen besser als jede andere Lösung beseitigen würde. Die staatliche Regelung einer privaten Unternehmerwirtschaft mit ihren weitgehenden Eingriffen in Dinge wie Tarife, Art der

Dienstleistungen, Finanzgebarung, Buchführung, Ausdehnung oder Einschränkung des Betriebes, Fusionen, Sanierungen usw. sei ein hybrides Gebilde. Wenn eine Industrie so stark öffentlichen Charakter angenommen habe, daß eine so weitgehende Regulierung notwendig sei, dann sollte logischerweise die Maske der Privatwirtschaft fallen und der Staat sollte die volle Verantwortung übernehmen.

Schon im Bericht vom 20. Januar 1934 hat Eastman versuchsweise einen Plan zur Eisenbahnverstaatlichung unterbreitet „als ein Beispiel bestehender Möglichkeiten". Danach würde eine unpolitische, von der übrigen Bundesverwaltung getrennte Unternehmung (corporation) mit dem Namen United States Railways gebildet. Sie würde von einem Direktionsausschuß mit fünf Mitgliedern (board of public trustees) geleitet, dem ein Beirat (advisory council) aus Vertretern der Wirtschaft und der Personalorganisationen zur Seite stünde.

Das Eisenbahnvermögen wäre durch Verschmelzung der bestehenden Gesellschaften mit der Bundes-Korporation und durch Austausch ihrer entsprechenden Titel zu erwerben. Den Titelinhabern der Bahngesellschaften würde die Wahl gelassen, entweder entsprechende Titel (securities) der United States Railways anzunehmen oder sich durch staatsgarantierte Werte abfinden zu lassen, wobei der gegenwärtige Marktwert ihrer Titel vergütet würde. Zur Festsetzung der Abfindungen würde eine besondere Kommission, das „Railway Acquisition Tribunal", gebildet. Der Bundesregierung würde durch Aktienbesitz eine maßgebende Kontrolle eingeräumt.

Die Bundesunternehmung wäre steuerpflichtig wie jede private Gesellschaft. Auch die Abgaben an Staaten und Gemeinden müßten nach einer einheitlichen Steuerformel, die vom Direktionsausschuß zu genehmigen wäre, entrichtet werden.

Die United States Railways hätten die finanzielle Selbsterhaltungspflicht. Fehlbeträge würden vom Bunde gedeckt; die geleisteten Vorschüsse müßten aber aus künftigen Erträgnissen wieder amortisiert werden.

Die Aufsicht der Interstate Commerce Commission würde für die Tarife, Buchführung, Bewilligung von Neubauten und Erwerb anderer Transportunternehmungen bestehen bleiben.

Die Vorteile des Staatsbetriebes wären nach dem Bericht Eastmans die folgenden:

1. Der Erwerb durch den Bund würde auf einen Schlag die Finanzlage der Bahnen stabilisieren. Bis zur endgültigen Auseinandersetzung kann ein vorübergehender Pachtzins auf einer Höhe festgesetzt werden, daß der Zusammenbruch weiterer großer Gesellschaften vermieden wird.

2. Der Kredit des Staates stünde sofort zur Instandsetzung und Verbesserung der Betriebsanlagen zur Verfügung und würde die Kapitalgüterindustrie wohltätig beeinflussen.

3. Die Ersparnismöglichkeiten im Betrieb würden sofort das Maximum erreichen.

4. Die Schwierigkeiten der öffentlichen Regulierung privater Gesellschaften würden beseitigt und die Verantwortung wäre weniger geteilt als heute.

5. Trotzdem danach getrachtet werden müßte, daß das Staatsunternehmen sich womöglich finanziell selber erhält, so könnten die Tarife doch in höherem Maße nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgestaltet werden, als dies heute der Fall ist.

6. Die vom staatlichen Direktionsausschuß (public trustees) getroffenen Maßnahmen würden in der Öffentlichkeit auf weniger Widerstand stoßen als heute.

7. Die Beherrschung der Bahnen durch private Finanzinteressen würde aufhören.

Der Coordinator glaubt, daß die Nachteile, die man gewöhnlich dem Staatsbetrieb zuschreibt, wohl vermieden werden könnten. Die Argumente, die aus dem Kriegsbetrieb hergeleitet werden, hält er nicht für beweiskräftig. Es wäre auch möglich, die politischen Einflüsse fernzuhalten.

Dagegen weist der Coordinator auf gewisse besondere Gefahren hin, die unter den heutigen abnormen Umständen bestehen:

1. Der Bund hat heute eine Staatsschuld, die den Höchststand der Kriegszeit überschreitet. Niemand weiß, wie sich die Verschuldung nach dem Erwerb der Eisenbahnen gestalten würde, wenn sich diese nicht selber erhalten könnten.

2. Die Einsparungen, die der Staatsbetrieb sofort ermöglichen würde, bedingen einen starken Personalabbau. Angesichts der herrschenden Arbeitslosigkeit könnte der Kongreß die Leitung des Unternehmens dazu anhalten, den Personalabbau hinauszuschieben und durch Nachholung des vernachlässigten Unterhalts die Arbeitsgelegenheiten zu vermehren. In diesem Falle würden große Fehlbeträge entstehen und die verstaatlichten Bahnen wären von Anfang an eine subventionierte Unternehmung.

3. Der Kongreß könnte die Neigung zeigen, auch im Tarifwesen seinen Einfluß geltend zu machen und zahlreiche Tarifermäßigungen zu verlangen. Diese müßten dann allgemein gewährt werden und die Einnahmen würden ungünstig beeinflußt.

4. Steht der Staatskredit voll zur Verfügung, dann würde von der Kapitalgüterindustrie ein großer Druck ausgeübt, um die rasche Erneuerung des Eisenbahnmaterials durchzusetzen. Diese Modernisierung könnte leicht überstürzt werden und einer späteren technischen Entwicklung vorgreifen.

5. Die Zusammenfassung aller Bahnen in ein Riesenunternehmen würde ein schwieriges Organisationsproblem schaffen. Ist dieses auch nicht unlösbar, so könnten Verluste entstehen, bis der richtige Weg gefunden ist, was unter den heutigen Verhältnissen schwer wiegt.

6. Den verstaatlichten Bahnen stünden private Wettbewerber gegenüber, was zu verwickelten Situationen führen kann[1].

V. Schlußfolgerungen.

Unter den heutigen Umständen empfiehlt Eastman die Durchführung des Planes I. Wenn die Bahngesellschaften große Anstrengungen machen und mit der Aufsichtsbehörde Hand in Hand arbeiten, dann kann diese Lösung ihr Ziel erreichen. Die Besserung kann aber nur langsam vor sich gehen. Die heutige Wettbewerbslage der Bahnen verlangt eine radikale Änderung ihrer Betriebsweise und ein solidarisches Zusammengehen. Die Gesellschaften müssen ihre individuellen Interessen diesen Anforderungen unterordnen.

Führt Plan I nicht zum Ziel, dann muß Plan II oder III zur Anwendung kommen. Eastman glaubt, daß die Verstaatlichung leichter durchführbar wäre als die Riesenfusionen des Planes II, die er nicht empfiehlt. Plan III enthält die größten Erfolgsaussichten, aber auch die größten Gefahren. Wenn ein so weitgehender Schritt unternommen werden soll, dann muß er durch eine starke öffentliche Meinung unterstützt sein. Diese ist heute noch nicht vorhanden. Trotz seiner Sympathie für den Verstaatlichungsgedanken sieht Eastman namentlich im Hinblick auf die Finanzlage des Bundes davon ab, im gegenwärtigen Moment diesen entscheidenden Schritt zu empfehlen.

[1] Am 15. April 1935 hat Senator Burton K. Wheeler im Senat eine Gesetzvorlage zur Verstaatlichung der amerikanischen Bahnen auf den 1. Januar 1936 eingebracht. Eine ähnliche Vorlage wurde auch im Repräsentantenhaus vom Abgeordneten Maverick vorgelegt. Der Entwurf Wheeler stützt sich auf den von Coordinator Eastman skizzierten Entwurf und ist unter seiner Mitwirkung sowie derjenigen von Leslie Craven zustande gekommen.

9. Kapitel: Die sozialpolitische Stellung des Eisenbahnpersonals.

I. Die allgemeinen Arbeitsverhältnisse.

Eine Betrachtung über sozialpolitische Probleme gehört streng genommen nicht in den Rahmen dieses Teils der vorliegenden Abhandlung, der sich mit einem verkehrspolitischen Programm beschäftigt. Die Eisenbahnsanierung als ein Hauptbestandteil der amerikanischen Verkehrspolitik ist aber untrennbar mit den Problemen der Arbeit verknüpft. Coordinator Eastman selbst ist der Ansicht, daß die Eisenbahnfrage nur dann eine befriedigende Lösung finden kann, wenn es gelingt, mit ihr einen angemessenen Schutz der Arbeit zu verbinden. Aus diesem Grunde soll das Kapitel über die Eisenbahnsanierung durch die nachfolgende kurze Schilderung der wichtigsten Personalfragen ergänzt werden.

Die Entwicklung der ersten Ansätze zu einer Sozialgesetzgebung fällt in Amerika erst in die jüngste Zeit. Vorher war die Bestimmung der Löhne und Arbeitsbedingungen dem freien Spiel der Kräfte vorbehalten; ein Eingriff des Gesetzgebers in diese Verhältnisse war dem amerikanischen Denken lange Zeit unvorstellbar. So waren auch die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals frei von gesetzlichen Bindungen.

Zuerst hat sich beim Eisenbahnverkehr das Bedürfnis fühlbar gemacht, im Interesse der öffentlichen Sicherheit die Arbeitszeit des Betriebspersonals gewissen Beschränkungen zu unterstellen. Hier hat denn auch die Entwicklung zur Sozialgesetzgebung ihren Anfang genommen. Im Jahre 1916 wurde der Achtstundentag bei den Eisenbahnen gesetzlich eingeführt.

Der ununterbrochene und störungsfreie Betrieb der dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportmittel ist für das Wirtschaftsleben des ganzen Landes von großer Bedeutung. Deshalb verlangt das öffentliche Interesse, daß Betriebsunterbrechungen der Eisenbahnen als Folge von Arbeitsniederlegungen bei Arbeitskonflikten vermieden werden. Auch hier hat schon früh die Gesetzgebung eingegriffen; die erste Railway Labor Act vom Jahre 1888 hat ein Vermittlungsverfahren bei Arbeitsstreitigkeiten geschaffen, durch das offene Konflikte vermieden werden sollten. Wir werden auf das Gesetz, das mehrmals revidiert wurde, noch zurückkommen.

Seit dem Einsetzen der Krise hat sich in Amerika das Fehlen einer ausreichenden Sozialgesetzgebung besonders fühlbar gemacht. Die Maßnahmen des Präsidenten Roosevelt bezwecken unter anderem, hier das bisher Versäumte nachzuholen.

Wie bereits am Anfang dieses Berichtes erwähnt wurde, ist der Personalbestand der Bahnen 1. Klasse vom Jahre 1929 bis zum Jahre 1934 um mehr als 700 000 Mann gesenkt worden. Das in Amerika ohnehin schon große Heer der Arbeitslosen ist also in diesem Zeitraum durch die bedeutende Zahl der entlassenen Eisenbahnbediensteten ganz bedeutend erhöht worden. Die zur Sanierung der Bahnen notwendige Rationalisierung wird zu weiteren Personaleinsparungen führen. Es ist daher klar, daß das Arbeitslosenproblem im Zusammenhang mit der Eisenbahnsanierung nicht übergangen werden kann.

Der mittlere Personalbestand der Bahnen 1. Klasse belief sich im Jahre 1934 auf 1 025 155 Mann, gegenüber 986 573 Mann im Jahre 1933 und 1 048 568 Mann im Jahre 1932. Im Jahre 1934 wurden 1 544 219 621 $ an Gehältern und Löhnen ausbezahlt. Das ergibt für den Bediensteten einen Durchschnittslohn von 1506 $. Im Jahre 1933 betrug derselbe 1446 $ und im Jahre 1932 1466 $.

Die Löhne des Personals beruhen auf Normalsätzen (basic rates), die in Tarifverträgen zwischen den Eisenbahnen und den Personalorganisationen niedergelegt sind. Vertragsparteien sind Conference Comitee of Railway Managers und die Railway Labour Executives Association. Im Jahre 1932 hatte das Personal einer Kürzung der seit 1929 geltenden Normalsätze um 10 % zugestimmt, um die Notlage der Eisenbahnen zu mildern. Der Abbau hatte bis zum 30. Juni 1934 Geltung. Auf diesen Zeitpunkt beabsichtigten die Eisenbahnen einen Abbau der Normalsätze um 15 %, während das Personal die Aufhebung des vorübergehend zugestandenen Abbaus verlangte. Coordinator Eastman wurde als Vermittler angerufen. Präsident Roosevelt veröffentlichte in der Form eines Briefes an Eastman einen Vermittlungsvorschlag, in dem er die vorläufige Beibehaltung der bisherigen zehnprozentigen Kürzung vorschlug. Auf dieser Basis versuchte Eastman eine Einigung zu erzielen. Die Gewerkschaften beharrten aber auf ihrer Forderung, da es nicht gerecht sei, dem Personal zuzumuten, ein Zehntel seiner kleinen Bezüge zu opfern, um die Bahnen zu „rehabilitieren", während die Obligationäre im Jahre 1933 rund 22 Millionen $ mehr einheimsten als im guten Geschäftsjahre 1929. Die Bahngesellschaften ihrerseits erklärten, daß der Vorschlag des Präsidenten Roosevelt ihr äußerstes Entgegenkommen bilden könne. Deshalb legte Eastman sein Vermittlungsamt nieder.

Die Schlichtung der Streitfrage erfolgte nun auf dem gesetzlichen Wege und endete mit einem Übereinkommen, wonach die bisherigen Normalsätze mindestens bis zum 1. Mai 1935 in Kraft bleiben sollten

und daß ihre zehnprozentige Kürzung am 1. Juli 1934 um ein Viertel, am 1. Januar 1935 um die Hälfte und am 1. Juli 1935 um das letzte Viertel rückgängig gemacht werden sollte.

Der Durchschnittslohn eines Bediensteten von 1506 $ im Jahre 1934 zeigt, daß das Personal der amerikanischen Bahnen in Anbetracht der Kaufkraft wirtschaftlich nicht sehr gut gestellt ist. Bedenkt man überdies, daß eine der ersten Maßnahmen des Coordinators Eastman darin bestand, eine „Herabsetzung" der Spitzengehälter für die leitenden Beamten auf jährlich 60 000 $ zu verlangen, so erscheint die Lage der großen Personalschichten in noch ungünstigerem Lichte.

Allerdings geben die Durchschnittsbezüge für die Höhe der Normalsätze kein zutreffendes Bild. Auch könnte man folgern, daß das im Eisenbahndienst verbliebene Personal mit einer vorübergehenden Lohneinbuße von 10 % unter der Krise nicht besonders stark zu leiden hatte. In Tat und Wahrheit liegen aber die Verhältnisse anders. Namentlich die Dienstverhältnisse des Personals im äußeren Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst weisen nicht den stabilen Charakter auf, wie das bei europäischen Bahnen, insbesondere bei Staatsbahnen, der Fall zu sein pflegt. Wird vorübergehend bei flauen Verkehrszeiten weniger Personal benötigt, dann wird ein Teil auf kürzere oder längere Zeit entlassen, um bei Bedarf wieder eingestellt zu werden. Auch Kurzarbeit mit entsprechendem Lohnausfall kommt zur Anwendung. Darin liegt das Geheimnis, wie es möglich war, in der Zeit des großen Verkehrsrückganges die Betriebsausgaben in gleichem Maß zu senken, wie die Einnahmen zurückgingen (abgesehen von den während dieser Zeit zurückgestellten Unterhaltungsarbeiten).

Die Zahl der vorübergehend arbeitslosen und daher in ihren Einkünften empfindlich geschmälerten Eisenbahnbediensteten ist außerordentlich groß. Mit Ausnahme der Gehälter des Personals in leitender Stellung haben sich die Bezüge der großen Personalschichten von 1929 bis 1933 rund um 20 % gesenkt. Das durchschnittliche Einkommen dieser 98 % des Gesamtbestandes umfassenden Personalschichten betrug damals wenig mehr als 100 $ im Monat. 15—20 % aller Eisenbahnbediensteten verdienten im Jahre 1933 weniger als 600 $.

Nach einer besonderen Untersuchung bei sieben Bahnen 1. Klasse mit 160 000 Bediensteten wurden in den Jahren 1925—1929 6—8 % des Personals zeitweise beurlaubt. Die mittlere Dauer dieser Ausstände betrug 15 Wochen. Im Jahre 1932 erhielten 19 % aller Bediensteten vorübergehende Kündigungen, deren mittlere Dauer sich auf 20 Wochen erhöht hatte.

Die größten Personalgruppen, nämlich diejenigen des Bahnunterhaltungs- und des Zugdienstes, wurden von der teilweisen Arbeitslosigkeit am empfindlichsten getroffen. Diese Verhältnisse erklären die niedrigen Durchschnittslöhne der Eisenbahner während der Krisenjahre. Sie zeigen aber auch, daß die Lohnausfälle infolge vorübergehender Arbeitslosigkeit so groß sind, daß gewisse Schutzmaßnahmen notwendig sind.

Eastman stellte fest, daß das Einkommen zahlreicher Eisenbahner bei voller Beschäftigung für eine anständige Lebenshaltung nicht ausreicht und daß viele von ihnen durch Teilarbeitslosigkeit weit unter die Linie des Existenzminimums geworfen wurden.

In seinem oben erwähnten Brief an Coordinator Eastman empfahl Präsident Roosevelt die vorläufige Beibehaltung der vorübergehend um 10% gekürzten Lohnansätze. Er begründete diese Stellungnahme damit, daß so die Lage der durch die Krise am meisten betroffenen, nämlich der zeitweise arbeitslosen Eisenbahner eher gemildert werden könne, indem die Eisenbahnen rückständige Unterhaltungsarbeiten nachholen und so in vermehrtem Maße Personal beschäftigen würden. Eine Erhöhung der Lohnsätze dagegen hätte zur Folge, daß in vermehrtem Maße nach Personaleinsparungen getrachtet und dadurch die ganze und teilweise Arbeitslosigkeit erhöht werde. Wie aber bereits erwähnt wurde, schlossen sich die Gewerkschaften dieser Argumentation nicht an, sondern hielten an ihrer Forderung fest. Ob die erhöhten Lohnsätze auch in Zukunft beibehalten werden können, wird natürlich in erster Linie von der künftigen Wirtschaftsentwicklung abhängen. Bleibt der erhoffte Verkehrsaufschwung aus, so werden die Bahnen neuerdings mit aller Energie eine Lohnsenkung anstreben, auf deren Notwendigkeit sie ohnehin bestehen.

II. Die Railway Labour Act (Eisenbahn-Arbeitsgesetz)[1].

Dieses im Jahre 1888 erstmals erlassene Gesetz wurde nach verschiedenen Revisionen am 21. Juni 1934 in neuer Form erlassen und bildete eine der zahlreichen Gesetzesvorlagen, die von den Gewerkschaften im 73. Kongreß eingebracht wurden. Wie bereits erwähnt wurde, bezweckt es die möglichst glatte Beilegung von Arbeitskonflikten. Zu diesem Zwecke hat es einen Nationalen Eisenbahn-Schlich-

[1] Vgl. die ausführlichen Angaben im Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1021 ff.

tungsausschuß (National Railroad Adjustment Board) geschaffen, der sich aus je 18 von den Bahngesellschaften und von den nationalen Personalorganisationen bezeichneten Mitgliedern zusammensetzt und in vier Abteilungen zerfällt. Der Ausschuß ist zuständig für die Schlichtung von Streitigkeiten, die bei der Anwendung und Auslegung von Übereinkommen über Lohnansätze und Arbeitsbedingungen entstehen, die von den örtlichen Organisationen nicht beigelegt werden können. Seine Kosten fallen zu Lasten des Staates.

Die Neuerung des Gesetzes vom Jahre 1934 gegenüber dem früheren Zustand besteht namentlich darin, daß die Wahl der Mitglieder des Ausschusses ausschließlich den nationalen Gewerkschaften zusteht, während die besonderen Gewerkschaften einzelner Bahnen (company unions) darin nicht vertreten sind. Das hat vor dem Erlaß des Gesetzes zu heftigen Auseinandersetzungen geführt, da die Bahngesellschaften (an ihrer Spitze die Pennsylvania-Eisenbahn, die mit Bezug auf ihre sozialen Einrichtungen führend ist und bei deren Personal eine Betriebsgewerkschaft besteht) der Schlichtung von Streitigkeiten durch lokale und Betriebsorganisationen das Wort redeten. Coordinator Eastman hat sich für die im Gesetze vorgesehene Lösung ausgesprochen, da bei der Bildung des Schlichtungsausschusses auf nationaler Grundlage die Gefahr der Beeinflussung der Personalvertreter durch die Eisenbahndirektionen weniger bestehe.

Ferner schuf das Gesetz ein nationales Vermittlungsamt (National Mediation Board), das an die Stelle des früheren Board of Mediation gesetzt wurde und das aus drei (früher fünf) Mitgliedern besteht. Das Amt befaßt sich mit Besoldungsfragen und solchen Arbeitsangelegenheiten, die nicht vor den Schlichtungsausschuß gebracht werden können.

Zusammenfassend besteht also der Zweck des Gesetzes in der Erhaltung des Arbeitsfriedens.

III. Das Gesetzgebungsprogramm der Gewerkschaften.

Im 73. Kongreß (Sommer 1934) wurde von den Gewerkschaften eine Reihe von Gesetzesvorlagen eingebracht, die vor allem dem Zweck dienen sollen, der Arbeitslosigkeit des Eisenbahnpersonals zu steuern, seine soziale Stellung zu verbessern, die Kaufkraft zu erhöhen und damit zur Überwindung der Krise beizutragen. Im Verlaufe der Session erhielt eine einzige dieser Vorlagen, diejenige über die Pensionsversicherung, Gesetzeskraft.

1. Die Railroad Retirement Act (Eisenbahn-Pensionsgesetz).

Dieses Gesetz wurde am 27. Juni 1934 verabschiedet und sieht ein Pensionierungssystem für alle Eisenbahnbediensteten der Vereinigten Staaten vor. Die Kosten werden zu einem Drittel vom Personal und zu zwei Dritteln von den Eisenbahnverwaltungen getragen. Die Versicherten haben das Recht, entweder bei Erreichung des 65. Lebensjahres oder nach Vollendung von 30 Dienstjahren die Pensionierung zu verlangen. Die Pensionsleistungen richten sich nach der Höhe des versicherten Jahresverdienstes und dem Dienstalter; sie erhöhen sich bis zu 30 Dienstjahren. Die Versicherungsleistung ist auf 120 $ im Monat begrenzt

Die Beiträge an die Versicherungskasse wurden für das Personal auf 2% und für die Verwaltungen auf 4% der versicherten Jahresverdienste angesetzt. Die Verwaltung der Kasse liegt in den Händen eines Railroad Retirement Board (Eisenbahn-Ruhestands-Amt) mit drei Mitgliedern, die vom Bundespräsidenten ernannt werden.

Nach den Feststellungen der Kassenverwaltung sind die Beiträge von 2% resp. 4% ungenügend, um die vorgesehenen Pensionen zu zahlen. Ohne ihre spätere Erhöhung wäre die Kasse nach sieben bis acht Jahren bankrott.

Bei den parlamentarischen Beratungen des Gesetzes hat sich Coordinator Eastman gegen dasselbe ausgesprochen, da eingehende Untersuchungen seiner Mitarbeiter über die sozialen Verhältnisse des Personals und die auf diesem Gebiete zu treffenden Maßnahmen im Gange seien. Vor dem Abschluß dieser Studien sollten nach der Ansicht Eastmans keine gesetzlichen Maßnahmen getroffen werden.

2. Die übrigen Gesetzesvorlagen.

Die übrigen Vorlagen des Gesetzgebungsprogramms der Gewerkschaften sollen nur kurz erwähnt werden. Sie umfassen die folgenden Gesetzesentwürfe:

1. Das Sechsstundentaggesetz (six-hour-day bill) soll unter Beibehaltung des heutigen Normaleinkommens die Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals allgemein auf sechs Stunden herabsetzen.

2. Eine sog. train-limit bill (ein Gesetzesentwurf zur Beschränkung der Zuglängen) will im Interesse der Verkehrssicherheit die Zuglängen allgemein beschränken, und zwar im Güterverkehr auf eine halbe Meile oder höchstens 70 Wagen, im Personenverkehr auf höchstens 14 Wagen.

3. Durch die full-crew bill (Gesetzesentwurf über volle Zugbesatzung) soll für die verschiedenen Zuggattungen eine Mindestbesatzung vorgeschrieben werden, von der sie begleitet sein müssen.

4. Die twelve-hour maximum day bill (Gesetzesentwurf über die Begrenzung der täglichen Höchstarbeitszeit auf 12 Stunden) soll die höchstzulässige Arbeitszeit, die heute 16 Stunden beträgt, auf 12 Stunden beschränken.

5. Die flagging bill (Signalflaggengesetz) soll Vorschriften über den Signalflaggenschutz der auf der Strecke beschäftigten Arbeiterrotten aufstellen.

6. Die signal bureau bill (Gesetz über Sicherungseinrichtungen) soll die Einrichtung von Blocksignalen, Sicherungsanlagen, Schutzsignale für Niveauübergänge, automatischer Zugsicherung usw. verlangen.

7. Die unemployment insurance bill (Arbeitslosenversicherungs-Gesetz) soll den Eisenbahnbediensteten in Zeiten der Arbeitslosigkeit Schutz gewähren.

Natürlich stoßen diese Gesetzesvorlagen auf den schärfsten Widerstand von seiten der Eisenbahngesellschaften, denn es ist klar, daß sie eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten im Gefolge hätten. Auch Coordinator Eastman erklärt diese Mehrlasten für die Eisenbahnen als vollständig untragbar. Er hat die Gewerkschaften vergebens ermahnt, ihre Pläne aufzugeben, die nicht nur den Bahngesellschaften, sondern auch dem Personal unermeßlichen Schaden zufügen würden. Die Verkürzung der Arbeitszeit auf sechs Stunden allein hätte bei einem Verkehr, wie er im Jahre 1932 vorlag, eine Erhöhung der Betriebsausgaben um 419 000 000 $ zur Folge, in einem Jahr mit normalem Verkehr sogar über 600 000 000 $.

Daß die Konkurrenzkraft der Bahnen auf diese Weise gewaltig geschwächt würde, ist klar. Aber auch wenn der Sechsstundentag gesetzlich auf die übrigen Verkehrsmittel ausgedehnt würde, so wäre der Erfolg ein schlechter, indem dann die Transportpreise allgemein so in die Höhe getrieben würden, daß der Gesamtverkehr darunter leiden müßte. Zwischen den Preisen der Verkehrsmittel und denjenigen der übrigen Industriezweige würde ein Mißverhältnis entstehen, das nur behoben werden könnte, wenn der gesetzliche Sechsstundentag allgemein auf alle Wirtschaftszweige ausgedehnt würde.

IV. Eastmans Arbeiterschutzprogramm.

Trotzdem der Coordinator mit dem Gesetzgebungsprogramm der Gewerkschaften nicht einverstanden ist, zeichnet sich seine Tätigkeit

durch eine für amerikanische Verhältnisse außerordentlich weitgehende Rücksichtnahme auf sozialpolitische Belange aus. In seinem grundlegenden Bericht vom 23. Januar 1935 wird die Wirkung des Abschnittes 7b des Eisenbahngesetzes gewürdigt, der das Personal vor Entlassungen infolge von Rationalisierungsmaßnahmen geschützt hat. Dadurch sind aber auch die Maßnahmen selbst zum größten Teil illusorisch geworden. Soll der vom Coordinator zunächst vorgeschlagene Plan I zur Eisenbahnsanierung sein Ziel erreichen, so muß man die einschränkenden Bestimmungen des Eisenbahn-Notgesetzes, dessen Wirkung ohnehin am 16. Juni 1935 abläuft, fallen lassen. Aber das Problem der Arbeitslosigkeit darf trotzdem nicht übersehen werden.

Der Bericht hat gezeigt, wie notwendig es ist, daß die Eisenbahnen ihre Betriebskosten herabsetzen, damit sie ihre Dienste, ihr Material und ihre Tarife den heutigen Bedingungen anpassen können. Nur so können sie Verkehr zurückgewinnen, neuen Verkehr schaffen, finanziell gedeihen und dadurch schließlich die Arbeitsgelegenheiten wieder vermehren. Gewisse Neuerungen, die zur Senkung der Betriebskosten beitragen, stellen zugleich Verbesserungen der Dienstleistungen dar und werden dadurch den Verkehr vermehren, während andere Maßnahmen nur die Betriebskosten als solche senken. Eastman macht die Anregung, daß die Bahnen vorerst ihre Aufmerksamkeit auf die Maßnahmen der ersten Art konzentrieren sollen, bis sich das allgemeine Verkehrsvolumen wieder vergrößern werde. Sei dann eine Wirtschaftsbelebung festzustellen, so könnten die Maßnahmen der zweiten Art durchgeführt werden, ohne daß das betroffene Personal allzu stark in Mitleidenschaft gezogen werde.

Immerhin werden schon in unmittelbarer Zukunft Entlassungen nicht zu umgehen sein, und auch bei einer gewissen Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage wird es für die Betroffenen noch schwer genug halten, anderswo ein Auskommen zu finden. Haben Angestellte ihre besten Jahre einer Industrie gewidmet, so sollen sie beim Verlust ihrer Arbeit im Rahmen des Tragbaren auch einen gewissen Schutz genießen. Die durch Personaleinsparungen freiwerdenden Beträge können die Mittel liefern, die einen solchen Schutz ermöglichen. Es wäre in solchen Fällen nicht gerecht, langjährige Bedienstete entschädigungslos auf die Straße zu setzen.

Eastman schlägt daher ein Gesetz vor, das für personalabbauende Rationalisierungspläne ein System von Entlassungsentschädigungen (dismissal compensation) vorschreibt. Die Entschädigung beginnt dort, wo das Recht auf Pension aufhört und ist abgestuft nach

dem Lebens- und Dienstalter. An Entlassene mit 60 und mehr Lebensjahren würden dieselben Leistungen ausgerichtet, wie sie nach dem Pensionierungsgesetz beim 65. Lebensjahre bezahlt würden. Von diesen Ansätzen würden sich die Ansätze bei geringerem Dienst- und Lebensalter stufenweise vermindern; die kleineren Entschädigungen an entlassene junge Leute würden in Pauschalsummen entrichtet. Die Leistungen sollen den Charakter von Lohnzahlungen erhalten, damit sie den Betriebseinnahmen vor den Kapitalzinsen und Dividenden gegenüberstehen, ferner damit die Leistungspflicht nicht durch Zwangsverwaltung gemäß Konkursgesetz ausgelöscht werden kann.

Die Formel, wonach die Entlassungsentschädigung bestimmt wird, beruht auf dem Grundsatz, daß für jedes Dienstjahr die Hälfte des zuletzt bezogenen Monatsgehaltes bezahlt wird. Bei Entlassenen, die über 35 Jahre alt sind, wird auch das Lebensalter berücksichtigt; ferner erhalten Entlassene niedriger Lohnstufen gewisse Zuschläge. Vergleichsweise ist die Tatsache von Interesse, daß die British Railway Act vom Jahre 1921, die die Eisenbahnen Großbritanniens in vier Netze zusammenfaßte, Entlassungsentschädigungen in der Höhe eines ganzen Monatsgehaltes für jedes Dienstjahr vorgesehen hat.

Infolge dieses Planes würden die Bahnen nicht sofort die vollen Ersparnisse aus ihrer Koordination realisieren; gewisse Verbesserungen könnten aber dennoch eintreten und sich im Laufe der Zeit — namentlich bei einer allgemeinen Verkehrsbelebung — fühlbar erhöhen.

Der Bericht untersucht auch ganz allgemein das Problem der Arbeitslosigkeit im Transportgewerbe und stellt fest, daß die neuen Verkehrsmittel stark zur Arbeitslosigkeit des Eisenbahnpersonals beigetragen haben. Deshalb schlägt er vor, daß ein Plan für die Schaffung einer allgemeinen Arbeitslosenversicherung ausgearbeitet werden soll, der alle Transportmittel umfaßt. Wie neue Maschinen mithelfen müssen, ältere, durch sie außer Betrieb gesetzte zu amortisieren, so sollen auch die neuen Verkehrsmittel an den Lasten für das arbeitslos gewordene Personal der Eisenbahnen mittragen helfen.

Altersversicherung, Arbeitslosenversicherung und Entlassungsentschädigung für abgebautes Personal stellen die drei Kernstücke des sozialpolitischen Programms dar, das Coordinator Eastman entworfen hat und das nach seinem Sinn und Geist erst dann vollendet ist, wenn es gleichmäßig auf das Personal aller Transportmittel ausgedehnt sein wird, was natürlich nicht auf einen Schlag, sondern nur schrittweise erfolgen kann.

V. Zwei grundlegende Gerichtsentscheide.

Am 6. Mai 1935 hat der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten das Pensionierungsgesetz, das von den Eisenbahnen gerichtlich angefochten worden war, in seiner Gesamtheit als verfassungswidrig und daher ungültig erklärt. Das Urteil, das mit fünf gegen vier Stimmen gefällt wurde, stützt sich in seiner Begründung darauf, daß die Kompetenzen des Bundes in der amerikanischen Verfassung einzeln aufgezählt seien. Gesetzgeberische Maßnahmen anderer Art, so begründet sie an und für sich sein mögen, fallen nicht in den Kompetenzbereich des Kongresses. Die Verfassung ermächtigt den Kongreß, gesetzliche Bestimmungen über den zwischenstaatlichen Verkehr, insbesondere im Hinblick auf seine Leistungsfähigkeit (efficiency), Wirtschaftlichkeit (economy) und Sicherheit (safety) aufzustellen. Die gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahnen zur Pensionierung ihrer Bediensteten und zur Beitragsleistung für diesen Zweck sei in keiner Weise eine Regulierung des zwischenstaatlichen Verkehrs im Sinne der Verfassung und stelle einen Verstoß gegen die verfassungsmäßig garantierte Handels- und Gewerbefreiheit dar. Das Gesetz sei ein Versuch, durch zwingende, außervertragliche Gesetzesvorschriften das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer mit sozialen Pflichten zu belasten, die nicht als Ausfluß der Regulierung des zwischenstaatlichen Verkehrs zu betrachten seien, sondern als ein Mittel, eine bestimmte Angestelltenkategorie im Alter zu versorgen. Die Leistungsfähigkeit des Personals und die Sicherheit des Betriebes werde durch eine gesetzliche Altersversicherung nicht erhöht; deshalb sei der nötige Zusammenhang mit der Regulierung des zwischenstaatlichen Verkehrs nicht vorhanden.

Dieses Urteil hat den Auftakt zu einem weiteren, für das amerikanische Wirtschaftsleben außerordentlich bedeutungsvollen Entscheid des obersten Gerichtshofes gebildet, mit dem die ganze NRA.-Gesetzgebung des Präsidenten Roosevelt als verfassungswidrig erklärt wurde.

Damit fallen die unter dem Regime der NRA. aufgestellten industriellen Codes dahin, womit im Verkehrswesen die Selbstregulierung des Straßenverkehrs und der Schiffahrt wieder aufgehoben ist. Das hat nun vielleicht zur Folge, daß die Gesetzesvorlagen Eastmans zur Regulierung dieser Verkehrsgebiete um so rascher verwirklicht werden. Das große verkehrspolitische Programm des Coordinators wird durch die Entscheide an sich nicht berührt; auch seine Vorschläge zur eigentlichen Eisenbahnsanierung werden, da sie außerhalb der NRA.-Gesetzgebung stehen, nicht betroffen. Dagegen hat das sozialpolitische Programm

Eastmans durch die beiden Urteile einen empfindlichen Schlag erlitten, denn wie die Railway Retirement Act und die National Industrial Recovery Act, so würden auch die angeregten Gesetze für eine „dismissal compensation" und eine allgemeine Arbeitslosenversicherung der Verkehrsbetriebe als verfassungswidrig erklärt. Die etwas reaktionär anmutenden Entscheide des Obersten Gerichtshofes haben durch die beginnende Sozialgesetzgebung Amerikas vorläufig einen Strich gezogen. Es bleibt nun abzuwarten, ob der Ausweg in einer Verfassungsrevision oder in einer Lösung auf freiwilliger Basis gesucht wird.

Die übrigen Vorschläge Eastmans haben alle Aussicht auf baldige Verwirklichung. Es hat lange gedauert, bis Amerika an die Lösung des Verkehrsproblems herangegangen ist; dafür haben die Unternehmungen des Coordinators das Problem um so gründlicher abgeklärt. Sie haben das bestehende Verkehrschaos mit aller Deutlichkeit aufgezeigt und es ist für alle anderen Länder der Welt bedeutungsvoll, daß Amerika die Lösung nicht in der ungebundenen Konkurrenz, sondern in der einheitlichen Regulierung aller Verkehrsmittel sucht. Konzessionspflicht und Tarifzwang für alle gewerbsmäßigen Transportunternehmungen, sowie ihre Unterstellung unter eine einzige staatliche Aufsichtsinstanz sind die Hauptmerkmale der amerikanischen Lösung.

Präsident Roosevelt ist ein warmer Befürworter der von Eastman vorgeschlagenen Maßnahmen und hat den Bahnen wiederholt gesetzlichen Schutz gegen den ihre Existenz untergrabenden, ungezügelten Wettbewerb anderer Verkehrsmittel versprochen. Die Interstate Commerce Commission hat sich im allgemeinen den Vorschlägen des Coordinators angeschlossen und hat nur mit Bezug auf ihre Reorganisation und die dauernde Beibehaltung des Coordinators eine abweichende Ansicht vertreten. Das entscheidende Wort liegt nun beim Kongreß.

Der gegenwärtige Stand der russischen Eisenbahnwirtschaft.

Von
Dr. Smirnow.

(Mit einer Kartenskizze.)

Sowohl die russische Fachpresse wie auch einige ausländische Berichterstatter sind geneigt, die Übernahme des Kommissariats für Verkehrswesen in der Sowjetunion durch Kaganowitsch im Frühjahr 1935 als einen Wendepunkt in der Entwicklung des sowjetrussischen Eisenbahnwesens anzusehen. Diese Behauptung bedarf jedoch einer einschränkenden Richtigstellung. Es soll keineswegs geleugnet werden, daß das energische Eingreifen und die zielbewußte Eisenbahnpolitik des neuen Verkehrskommissars Verbesserungen in dem Gang des komplizierten Eisenbahnmechanismus bewirkten. Eine grundlegende Umgestaltung des Verkehrs in der Sowjetunion jedoch würde sich bei dem seit geraumer Zeit herrschenden Verfall des Eisenbahnverkehrs und bei der ungeheuren Ausdehnung des Reiches nur in viel längeren Zeiträumen auswirken können.

Zur Erklärung des Mißverhältnisses zwischen dem Kraftaufwand und den Ergebnissen der Eisenbahnwirtschaft in der Sowjetunion gibt manche Aufschlüsse die Abhandlung eines Kenners der russischen Verhältnisse, welche in dem „Monde Slave“ (1935, Heft III) erschien. Auf Grund einer geschichtlichen Übersicht über die Entstehung und Entwicklung der russischen Eisenbahnen kommt der Verfasser zum Schluß, daß an ihrem schlechten Zustand zu einem großen Teil die Unterlassungssünden der Unternehmer und Beamten des zaristischen Rußlands Schuld tragen, welche beim Eisenbahnbau mehr auf ihren eigenen Vorteil als auf das Wohl des Staates Bedacht nahmen. Die Folgen dieser Mißwirtschaft schleppen sich durch den ganzen Verkehrsorganismus bis in die neueste Zeit hinein und wirken lähmend auf ihn.

In erster Linie litt darunter die Grundlage jedes Eisenbahnsystems, der Gleisbau, der in dem gesamten Aufbau der russischen Eisenbahnen gerade den schwächsten Punkt bildet.

Bei seinem Amtsantritt als Verkehrskommissar betrachtete Kaganowitsch zwei Hauptpunkte als richtunggebend für seine Aufbauarbeit: 1. Beschränkung des materiellen und des Arbeitsaufwandes auf eine gewisse Anzahl von Bahnlinien und 2. Verstärkung der technischen Grundlage der Eisenbahnwirtschaft.

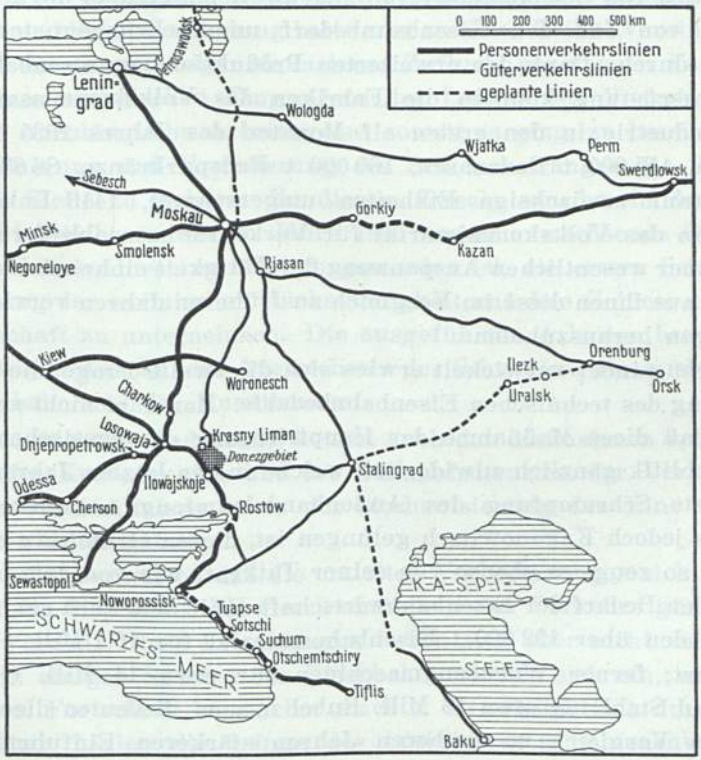
1. Was die erste Aufgabe anbelangt, so war es für den gegenwärtigen Verkehrskommissar von vornherein klar, daß bei der großen Ausdehnung des Verkehrsnetzes eine Zersplitterung der Kräfte und der Geldmittel auf das gesamte Eisenbahnsystem ein ewiges Hindernis für dessen normale Entwicklung sein würde. Er stellte infolgedessen in den Vordergrund seiner Tätigkeit die Umgestaltung und Vervollkommnung gewisser, für den Verkehr besonders wichtiger Verkehrsadern. Denn angesichts der dem russischen Eisenbahnverkehr bevorstehenden gewaltigen Aufgabe des Neubaues und der Umgestaltung des vorhandenen Netzes tauchte die Frage der Spezialisierung einzelner Eisenbahnlinien auf durchgehenden Personen- oder Güterverkehr auf. Die bisherige Übung, den Schnellzugverkehr auf den durch Massengüter überlasteten Hauptlinien durchzuführen, die über das gesamte Netz zersplitterte Verwendung von Großlokomotiven und die Anpassung des Oberbaues an den Personenzugschnellverkehr ohne Zusammenfassung aller dieser Betriebsverbesserungen auf bestimmte Hauptlinien bedingte eine in jeder Beziehung schädliche Zersplitterung der Arbeit und verringerte die Leistungsfähigkeit sogar solcher Linien, welche mit moderner technischer Ausrüstung versehen sind. Infolgedessen wird gegenwärtig der russische Eisenbahnbau von dem Gedanken beherrscht, innerhalb des gesamten Netzes besonders leistungsfähige Hauptlinien auszubauen, denen bestimmte Aufgaben zufallen sollen. In erster Linie kommt der Schienenstrang in Betracht, welcher den Norden des Reiches mit dem Süden verbindet und von Leningrad über Moskau—Charkow—Losowaja weiter bis Sewastopol und Rostow am Don führt. Dieser Weg soll vollständig für den Verkehr der Personenschnellzüge ausgebaut werden, welche die Hauptstädte der Sowjetunion miteinander und diese mit den Südkurorten verbinden.

Als zweite Hauptlinie ist die Nordost-West-Linie Swerdlowsk—Kazan—Gorkiy—Moskau—Smolensk—Negoreloye gedacht. Diese Hauptlinie, welche die wichtigsten Punkte der auf diesem Wege gelegenen Gebiete erfaßt, wäre auch geeignet, den Fernpersonenverkehr Sibirien—Leningrad aufzunehmen, da der Weg über Moskau bei der Beseitigung des Gütermassenverkehrs auf dieser Linie und der dadurch gebotenen Möglichkeit, größere Geschwindigkeiten zu erzielen, bedeutende Vorteile

gegenüber der Strecke Swerdlowsk—Wjatka—Wologda—Leningrad darbieten würde.

Als dritte Linie, welche das Donezgebiet berührt und ihren Ausgang am Schwarzen Meer hat, ist in Vorbereitung die Linie Losowaja—Ilowajskaja—Rostow—Tiflis—(Schwarzmeerküstenbahn). Der gesteigerte schnelle Personenverkehr wird später sowohl den großen Verwaltungs- und Industriestädten wie auch den wichtigsten am Schwarzen Meer gele-

Künftige Gestaltung des Eisenbahnverkehrs.



genen Kurorten zugute kommen. Zukünftig ist geplant, daß noch andere Verbindungen, und zwar hauptsächlich Moskau—Gorkiy, ferner Kazan—Woronesch—Odessa—Kiew—Leningrad, dem gesteigerten schnellen Personenverkehr dienen sollen.

Die Anordnung der Eisenbahnverbindungen, welche in der Hauptsache Massengüterverkehr aufnehmen sollen, ist aus nachstehender Zeichnung ersichtlich, auf der sie als schwache Linien aufgetragen sind.

Für diese Teilung der Transportmittel in besondere Personen- und Güterverkehrslinien sind auch wehrpolitische Rücksichten maßgebend,

denn diese Einteilung des Eisenbahndienstes würde den gesonderten Nachschub von Menschen und Material und somit eine reibungslose Beförderung im Kriegsfalle gestatten.

2. Abgesehen von dieser Ausgestaltung gewisser Hauptschienenstränge kommt ferner die Erweiterung der technischen Grundlage des Verkehrs in Frage. Diese Aufgabe suchte der Verkehrskommissar auf zweifache Weise zu lösen. Erstens verlangte er eine Umstellung solcher Unternehmen, die vorher andere Erzeugnisse herstellten, auf die Fabrikation von Eisenbahnmaterial, und zweitens setzte er die gesteigerte Einfuhr von für den Eisenbahnbedarf unentbehrlichem technischen Material durch. Dank der erweiterten Produktion von eisenbahntechnischer Ausrüstung konnten die Fabriken des Volkskommissariats für Schwerindustrie in den ersten elf Monaten des Jahres 1935 768 000 t Schienen, 155 000 t Radachsen, 160 000 t Radspurkränze, 86 630 Güterwagen (auf zweiachsige Einheiten umgerechnet), 1416 Lokomotiven u. a. m. an das Volkskommissariat für Verkehrswesen abliefern. Es bedurfte einer wesentlichen Anspannung der Tätigkeit einheimischer Fabriken, um aus ihnen diese im Vergleich zu früheren Jahren vervielfachten Leistungen herauszuholen.

Nicht minder verwickelt erwies sich die zweite Frage, die Einfuhrsteigerung des technischen Eisenbahnbedarfs. Man darf nicht außer acht lassen, daß diese Maßnahme der Hauptrichtung der russischen Außenhandelspolitik gänzlich zuwiderlief, welche in den letzten Jahren auf die möglichste Schrumpfung des Außenhandelsumfangs eingestellt war. Wenn es jedoch Kaganowitsch gelungen ist, diesen Grundsatz zu durchbrechen, so zeugt es ebenso von seiner Tatkraft wie von dem besonders dringenden Bedarf der Eisenbahnwirtschaft. Wie dem auch sei, im Jahre 1935 wurden über 192 000 t Eisenbahnmaterial für 16,2 Mill. Goldrubel eingeführt; ferner Werkzeugmaschinen für etwa 14 Mill. Goldrubel, Eisen und Stahl für etwa 13 Mill. Rubel u. a. m. Bedeuten diese Zahlen einen im Vergleich zu früheren Jahren stärkeren Einfuhrüberschuß eisenbahntechnischer Hilfsmittel, so ist nicht minder bezeichnend die Gliederung der Einfuhr. Während das Ausland vorher Fertigfabrikate wie Lokomotiven, Wagen, Elektromotoren usw. lieferte, werden gegenwärtig hauptsächlich Halbfabrikate und Gegenstände für die Gleiswirtschaft bezogen. Auf derselben Linie der Heranziehung ausländischer Hilfe für die Umgestaltung und den Ausbau des russischen Eisenbahnwesens bewegen sich die Verhandlungen über eine französische Anleihe, bei welcher es sich angeblich um 2 Milliarden Franken handelt, und welche zum größten Teil für die Bedürfnisse der Eisenbahnwirtschaft verwendet werden soll.

Schwieriger gestaltete sich der Kampf des neuernannten Verkehrskommissars gegen die täglichen Unglücksfälle und Störungen des Eisenbahnbetriebes, deren Zahl auch im verflossenen Jahr sehr groß war. Der Grund dafür liegt darin, daß der quantitativen Vergrößerung der technischen Ausrüstung nicht eine gleichwertige qualitative Verbesserung derselben entspricht. Denn das Anwachsen des Güterverkehrs und die Verwendung von Großlokomotiven und Güterwagen großer Ladefähigkeit setzten eine weitgehende Erneuerung des Oberbaues und der Kunstbauten voraus. Aber statt einer wirksamen Verstärkung der Schotterung, der Schienen und ihrer Verbindung hatte man zu einer Reihe „vereinfachter", technisch aber unzulässiger Maßnahmen Zuflucht genommen. Es bedurfte daher eines energischen Eingreifens des Leiters des Verkehrswesens, um diese unzulängliche Arbeitsweise, soweit es ging, zu beseitigen und der Erneuerung und Erweiterung des Schienenstranges die ihnen gebührende Stelle zu sichern. Zu diesem Zwecke wurden in den Jahren 1933, 1934 und besonders im Jahre 1935 immer anwachsende Geldmittel ausgeworfen, wodurch es möglich geworden ist, die ersten Schritte zur Beseitigung der technischen Rückständigkeit auf dem Gebiete der Schienenwirtschaft zu unternehmen. Die ausgeführten Arbeiten betrafen den zweigleisigen Ausbau, das Auswechseln der Schwellen, die Ausbesserung der Fahrbahn und der Kunstbauten.

Eine wichtige Bedeutung kommt auch den Maßnahmen zu, die dem Ausbau der Knotenpunkte und des Bahnhofsdienstes, der Verbesserung der Rampenverhältnisse sowie der Mechanisierung des Ein- und Ausladens der Güter galten.

Es wurde erwartet, daß die erzielten Verbesserungen sich im Jahre 1935 auf die Sicherheit und Geschwindigkeit des Verkehrs günstig auswirken würden. Diese Erwartungen haben sich aber nicht voll erfüllt, obwohl in einigen Sparten des Eisenbahnverkehrs sich ein, wenn auch langsamer, Fortschritt bemerkbar machte. So erhöhte sich durch Eröffnung neuer Linien die Länge des breitspurigen Schienenweges um 1097 km, diejenige der zwei- und mehrgleisigen Strecken um 900 km; mit selbsttätiger Blockung wurden 1027 km, mit schweren Schienentypen 870 km ausgerüstet. Die Fernmeldung erfuhr eine Ausdehnung um 11 500 km, und auch die Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes zeigt, wie wir weiter sehen werden, eine aufsteigende Kurve.

Daß mit der Bewilligung bedeutender Geldmittel allein dem russischen Eisenbahnwesen nicht geholfen werden kann, beweisen die ständigen Klagen der Sowjetpresse selbst. Gerade diese Berichte der Fachpresse stellen das Mißverhältnis zwischen den bedeutenden von der Regierung bewilligten Geldmitteln und dem unbefriedigenden Stand des Eisen-

bahnverkehrs fest. Einen interessanten Einblick in diese Verhältnisse gewährt sowohl Kaganowitschs Rede vor den Eisenbahnern, die er im vorigen Jahre hielt, als auch sein Erlaß vom Juli desselben Jahres. Der Verkehrskommissar ergriff diese Gelegenheiten, um festzustellen, daß die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs noch viel zu wünschen übrig läßt, da die Betriebsunfälle sehr zahlreich und auf einigen Bahnen sogar im Steigen begriffen sind. Die „Iswestija" melden, daß im Juni vorigen Jahres auf den Bahnen Samara—Slatoust und Tomsk 789 bzw. 1106 Unglücksfälle gegenüber 679 bzw. 825 im Vormonat vorgekommen sind. Die eingeleitete Untersuchung hat ergeben, daß die Ursachen der Betriebsstörungen in den meisten Fällen auf die mangelhafte Disziplin des Bahnpersonals sowie auf dessen ungenügende technische Ausbildung zurückzuführen sind. Ferner bemängelt der oberste Leiter des Eisenbahnwesens die Unregelmäßigkeit des Personenverkehrs und die Nichteinhaltung der Fahrpläne seitens der Beamten der Eisenbahndirektionen, der Betriebsabteilungen und der Stationen. Noch eine andere Mitteilung machte Kaganowitsch: Trotz der gesteigerten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ist die mittlere Reisegeschwindigkeit pro Stunde fast dieselbe geblieben: Sie betrug 1932 23 Stundenkilometer und im Juni 1935 23,7 km. Der Grund dieses Stabilbleibens der niedrigen Geschwindigkeit sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr liegt in dem ausgedehnten Aufenthalt auf den Zwischenstationen. Als erstrebenswertes Ziel wurde eine mittlere Geschwindigkeit von 30—35 km/Std. und ein täglicher Lauf der Lokomotiven von 350—450 km im Personenverkehr bezeichnet. Um dieses Ziel zu erreichen, müßte, wie sich Kaganowitsch ausdrückte, „den Arbeitern das Gefühl für den Wert der Zeit beigebracht werden".

Finanzielles.

Im Jahre 1934 wurden für die Bauarbeiten im Bereiche des Verkehrskommissariats, speziell für den Bedarf des Eisenbahnverkehrs 3,6 Milliarden Rubel bewilligt, wovon allerdings nur 3,2 Milliarden Rubel, d. h. 88 %, verwandt worden sind. Im folgenden Jahr 1935 wurde die Finanzierung der Eisenbahnwirtschaft in noch größerem Maßstabe vorgenommen, indem für sie etwa 4 Milliarden Rubel ausgeworfen wurden bei gleichbleibenden Aufwendungen für alle anderen Zweige der Volkswirtschaft. Für die Vergrößerung des Lokomotiv- und Wagenbestandes wurden 1935 730 Mill. Rubel (gegen 406 Mill. im Jahre 1934) vorgesehen. Zum Zweck einer größeren Verkehrsdichte mußten besonders beanspruchte Linien entlastet und eine Reihe Stationen erweitert werden; auch das Fernmeldewesen sowie die Elektrifizierung erfuhren eine Erweiterung. Diese Arbeiten verschlangen den Betrag von 1,2 Milliarden

Rubel, wobei für den Eisenbahnneubau 417 Mill. Rubel, für die Verbesserung des Betriebes und die Erzielung einer größeren Verkehrsdichte auf den sibirischen Bahnen 220 Mill. Rubel, für die Elektrifizierung 56 Mill. Rubel und für das Fernmeldewesen 86 Mill. Rubel verwendet wurden.

Während bisher sowohl die Industrie wie die Eisenbahnen Kostgängerinnen des Staates waren, taucht gegenwärtig auch in der Räteunion der Gedanke an die Rentabilität der staatlichen Unternehmen auf. Allerdings deckt sich der Begriff der Rentabilität im neuen Rußland nicht mit dem in den kapitalistischen Ländern üblichen. Während man außerhalb Rußlands von einer wirtschaftlichen Organisation regelmäßig eine gewisse Verzinsung erwartet, ist man in der Sowjetunion gezwungen, sich vorläufig mit einer Herabsetzung der Selbstkosten zu begnügen, wobei als nächstes Ziel auf dem finanziellen Gebiet gilt, daß sich ein gegebener Volkswirtschaftszweig oder ein einzelnes Unternehmen bezahlt macht.

In der ersten Hälfte des verflossenen Jahres erreichten die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb 3076 Mill. Rubel und lagen somit um 39 Mill. Rubel hinter den veranschlagten 3115 Mill. Rubel. Dagegen beliefen sich die Ausgaben auf 2993 Mill. Rubel und übertrafen den Plan (2912 Mill.) um mehr als 80 Mill. Rubel. Da aber in demselben Zeitabschnitt die Güterbeförderung (in tkm ausgedrückt) eine Erhöhung von 14 % gegenüber dem Plan erfuhr, so konnte eine Verminderung der Selbstkosten im Vergleich zu den veranschlagten doch erzielt werden, und zwar betrugen sie 1,885 Kopeken für das tkm anstatt 1,940 Kopeken, wie es der Plan vorsah. Im Rahmen der russischen Verhältnisse ist dieses an sich bescheidene Ergebnis immerhin ein Erfolg; denn bisher übertrafen die tatsächlichen Selbstkosten beständig die errechneten.

Die sowjetrussische Eisenbahn-Finanzwirtschaft fußt auf folgendem Grundsatz: Ebenso wie die Ausgaben vom Fiskus bzw. dem Verkehrskommissariat bestritten werden, so sollen auch die Einnahmen der Eisenbahnen in diese Sammelstelle fließen. Da außerdem Einnahme- und Verlustkonten einzelner Eisenbahnen nicht geführt werden und die Finanzkontrolle sich nur auf die Höhe der staatlichen Zuwendungen erstreckt, so besteht für die Eisenbahnverwaltungen kein Anreiz zur Verringerung der Ausgaben und zur Ermittlung neuer Einnahmequellen. Infolgedessen hatte schon der Erlaß des Rates der Volkskommissare vom 29. Mai 1932 eine grundlegende Abänderung der Finanzgebarung im Eisenbahnwesen ins Auge gefaßt. Diese Verordnung stellte den Grundsatz auf, daß „jede einzelne Eisenbahndirektion eine selbständige wirt-

schaftliche Einheit" darstelle und daß demgemäß „die Einnahmen der Eisenbahnen zur vollen Verfügung ihrer Verwaltungen stehen". Aus Gründen, die nicht näher angegeben werden, hat sich dieser Grundsatz jedoch nicht durchsetzen können, und so kommt es, daß sogar solche Eisenbahnen wie die Donez- und die Jekaterinenbahn, die hauptsächlich dem Gütermassenverkehr dienen, fortwährend mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Wie wenig übrigens sich die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen von kaufmännischen Grundsätzen leiten läßt, zeigt, daß ihre Tarifierung nur die reine Arbeit berücksichtigt und andere wichtige Faktoren, wie Betriebsgeschwindigkeit, Wagenumlaufzeit, Umfang des benötigten Wagenparkes usw., außer acht läßt.

Die Schwierigkeiten der Finanzlage der russischen Eisenbahnen sind am deutlichsten durch das Ausmaß der Zuschüsse seitens des Fiskus gekennzeichnet, die sich 1933 auf 3,7 Milliarden Rubel, 1934 auf 4,8 Milliarden und 1935 auf 5,8 Milliarden beliefen.

Dieser anormale Zustand konnte dem Leiter des Verkehrswesens nicht entgehen, und so verlangte Kaganowitsch auf einer Konferenz, die Mitte vorigen Jahres in Moskau stattfand, die finanzielle Selbständigkeit einzelner Eisenbahnen und die restlose Durchführung des Grundsatzes, wonach die Kapitalaufwendungen für das Eisenbahnwesen aus den Einnahmen der Eisenbahnen selbst bestritten werden müssen. Diese Forderung liegt auch im Zuge der allgemeinen Finanzpolitik der russischen Regierung. Wie weit jedoch diese einschneidende Finanzreform sich im Rahmen des in Rußland herrschenden Staatssozialismus durchführen läßt, ist eine andere Frage, auf welche vorläufig keine Antwort gegeben werden kann.

Der Lokomotivpark.

In bezug auf den Bestand an Lokomotiven und auf ihre technischen Kennziffern konnten die beiden letzten Jahre gegenüber 1933 eine gewisse Besserung aufweisen. Das Bestreben geht dahin, Lokomotivtypen höherer Leistungsfähigkeit in den Verkehr zu stellen. Wie der „Ost-Expreß" meldet, soll außer den bereits angekündigten Personenzuglokomotiven „JS" der Bauart 1-D-2 sowie der mittelschweren Güterzuglokomotive „SO" Bauart 1-E-0 eine neue Personenzuglokomotive vom Typ 2-C-2 in das Produktionsprogramm aufgenommen werden, welche die bisher vorherrschenden leichten Lokomotiven „SU" ersetzen soll. Diese neue Personenzuglokomotive, die zunächst von der Maschinenfabrik in

Kolomna hergestellt wird, soll eine 30—40 % höhere Leistungsfähigkeit aufweisen als der SU-Typ und in Stromlinienform gebaut sein; ihre Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/Std veranschlagt. Außer dem Bau der neuen Personenzuglokomotiven wird die Fabrik in Kolomna die bereits im Jahre 1934 aufgenommene Herstellung dieselelektrischer Lokomotiven Bauart 2-E-1 mit einer Leistung von 1200 PS beschleunigen und auch den Bau schwerer Diesellokomotiven der Bauart 2-E-2 mit einer Leistung von 2300 PS aufnehmen. Im Gegensatz zu den bisher gebauten Diesellokomotiven wird die neue Bauart an Stelle der elektrischen Übertragung mit einer mechanischen Zahnradübersetzung ausgerüstet.

Die verbesserten technischen Kennziffern der Leistung der Lokomotiven zeigt folgende Zusammenstellung:

	1933	1934
Tägliche Zahl der „kranken" Lokomotiven in % . . .	21,2	20,7
Gesamtzahl der Beschädigungen der Lokomotiven auf offener Strecke	18 644	15 840
Brennstoffverbrauch auf 10 000 Tonnenkm	0,289	0,266
Täglicher Lauf der Lokomotiven im Personenverkehr (im Mittel) in km	244,4	247

An neuen Lokomotiven lieferten die Fabriken 1934 1155 Stück und 1935 1540 Stück. Das Programm für das laufende Jahr sieht die Herstellung von 675 schweren Güterzuglokomotiven Modell „FD" vor, ferner von 500 mittelschweren Güterzuglokomotiven „SO" und von mindestens 75 schweren Personenzuglokomotiven vom Typ „JS". 200 Lokomotiven sollen mit Kondensationsanlagen ausgerüstet werden, welche es ihnen ermöglichen, in wasserarmen Gegenden ohne Nachfüllung der Wasservorräte zu verkehren. Nachdem bereits im verflossenen Jahre 3000 Lokomotiven elektrische Beleuchtung erhielten, sollen 1936 weitere 5000 die gleiche Ausrüstung bekommen.

Einen interessanten Versuch auf dem Gebiete des Lokomotivbaues stellt das in der Lokomotivhauptverwaltung in Leningrad ausgearbeitete Projekt einer Hochdrucklokomotive mit einem Gleichstromkessel System Prof. Ramsin dar. Der ursprüngliche Entwurf sah als Motor eine Turbine vor. Die von der erwähnten Verwaltung vorgesehene Konstruktion stellt einen neuen Maschinentyp dar, welcher im Vergleich mit anderen ähnlichen gewisse Vorzüge aufweist. Der in sich vollständig abgeschlossene Arbeitsvorgang der Maschine erhöht ihre Wirtschaftlichkeit. Während ihre Leistungskennziffer 17—18 % ausmacht, übersteigt sie somit um ein Beträchtliches die Leistung der Großlokomotive „JS". Abgesehen davon zeichnet sich die neue Konstruktion durch die Möglich-

keit aus, den Brennstoffverbrauch bedeutend zu verringern. Die genannte Hochdrucklokomotive vereinigt gesteigerte Leistungsfähigkeit mit erhöhter Schnelligkeit. Ihre Leistungsfähigkeit beträgt 4000 PS, die Höchstgeschwindigkeit über 130 km/Std und die Geschwindigkeit bei einer 9,2prozentigen Steigung 76 km stündlich. Die Maschine vermag Züge im Gewicht von 800 t mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 90 km zu ziehen.

Für die russischen Verhältnisse kommt der Kohlenstaubfeuerung eine besonders wichtige Bedeutung zu. Dies leuchtet ein, wenn man bedenkt, daß die Lokomotiven ein Viertel der gesamten Kohlenförderung verbrauchen, und daß das russische Eisenbahnnetz sich auf ein Gebiet ausdehnt, welches ein Sechstel der Erde ausmacht. Infolgedessen fehlt es in vielen Fällen an solchem Brennmaterial, das beim Verbrennen eine genügende Ausnutzung der Wärmeenergie aufweist, was die Notwendigkeit mit sich bringt, die geeigneten Kohlensorten aus großen Entfernungen, vorzugsweise aus dem Donezgebiet und aus den kaukasischen Kohlenfeldern, heranzubringen. Dagegen haben Versuche mit der Kohlenstaubfeuerung die Möglichkeit ergeben, die Kohle anderer Gebiete, wie z. B. des Moskauer Distrikts, des Kusnetzki- und Karaganda-Beckens, der Braunkohle in der Ukraine, dem Verkehr in Mittelasien und den fernöstlichen Gebieten nutzbar zu machen. Die Frage der Verwertung der örtlichen minderwertigen Kohlensorten in Staubform ist in der Sowjetunion an der Tagesordnung und bildet gegenwärtig den Gegenstand eingehender Studien der Ingenieure. Soweit sich die bisherigen Ergebnisse dieser Untersuchungen übersehen lassen, gewährt die Kohlenstaubfeuerung in Anpassung an minderwertige russische Kohlensorten folgende Vorzüge: 1. bequeme Wartung von Feuerkammern großer Ausmaße, wodurch die Verwendung von Großlokomotiven ermöglicht wird. 2. Erhöhung des Wirkungsgrades der Kessel. 3. Verwendung von Brennstoff, welcher auf den Rosten gewöhnlicher Konstruktion nur einen geringen Wirkungsgrad hat. 4. bequeme Regelung der Feuerung bei veränderter Beanspruchung des Kessels. 5. höhere Flammentemperatur. 6. vollständige Befreiung von der Backkohle und 7. die Möglichkeit der Verbrennung einer größeren Kohlenmenge in einer Zeiteinheit und als Folge davon Steigerung der Geschwindigkeit.

Eisenbahnwagenbestand.

In den Jahren 1934 und 1935 haben der Eisenbahnwagenbau sowie die Arbeitskennzahlen des rollenden Materials einen gewissen Fortschritt aufzuweisen. Die von Stalin aufgestellte Forderung nach Er-

zeugung von 80 000 Wagen im Jahre 1935 ist erfüllt worden; dies bedeutet eine merkbare Produktionssteigerung gegenüber 27 000 Wagen im Jahre 1934. Die tägliche Wagengestellung, die 1934 im Durchschnitt 55 800 Wagen ausmachte, erhöhte sich im vorigen Jahre auf 68 100. Auch diese Zahl erreichte noch immer nicht den wirklichen Bedarf der Volkswirtschaft, der von den russischen Fachleuten auf 100 000 Wagen geschätzt wird. Die Leistungen des Wagenparkes zeigen folgende Zahlen:

	1933	1934
Die mittlere kilometrische Leistung	98	117
Die Zahl der „kranken" Wagen im Güterverkehr (in %) . . .	5,1	5,4
Die mittlere Betriebsgeschwindigkeit der Güterzüge	—	14,2
Die mittlere Betriebsgeschwindigkeit der Personenzüge	—	31,4
Das Verhältnis des Leerlaufes zu den gefahrenen km (in %) .	—	29
Die mittlere Zusammensetzung der Güterzüge (in Achsen) . . .	—	106
Das mittlere Bruttogewicht der Güterzüge (in Tonnen)	—	992

Das Jahr 1935 war Zeuge einer durchgreifenden Erneuerung des Wagenbaues sowohl in rein technischer wie auch in verwaltungstechnischer Hinsicht. In diesem Jahre fanden neue technologische Verfahren in der Herstellung einzelner Wagenteile Verwendung. Die vorhandene Ausrüstung hat eine Modernisierung erfahren. Eine grundlegende Vereinheitlichung erfuhren die Beförderungsmittel innerhalb der Fabrikgelände. Im Zusammenhang damit erhöhte sich die Arbeitsleistung eines jeden Arbeiters. Diese Erhöhung wurde unter anderem durch die Einführung einer abgestuften Entlohnung der Akkordarbeit erzielt.

Ein Erlaß des Volkskommissars für Verkehrswesen vom Jahr 1935 ordnete die Einführung selbsttätiger Bremsen in sämtlichen Güterzügen an. Bis zu dieser Zeit waren nur 31 % der Güterwagen mit derartigen Bremsen versehen, während die restlichen Wagen mit Druckluftrohren ausgerüstet waren.

Als eine wichtige Aufgabe sieht der sowjetrussische Wagenbau die Senkung des Eigengewichts der Wagen an. Diese Angelegenheit ist gerade für die Union insofern von hervorragender Wichtigkeit, als die Wagenbauindustrie einer der bedeutendsten Metallverbraucher ist und die Metallknappheit sich in allen Wirtschaftszweigen fühlbar macht.

Da für die Russen der amerikanische Eisenbahnbau als Vorbild gilt, so sind für sie auch die amerikanischen Verbesserungen in dem Wagenbau maßgebend. Diese in der Sowjetunion erstrebten Vervollkommnungen lassen sich wie folgt zusammenfassen: 1. Verwendung neuer Stahlsorten erhöhter Widerstandsfähigkeit oder Leichtmetalllegierungen; 2. Verminderung der Räderdurchmesser, was nicht nur die

Herabsetzung des Rädergewichts, sondern auch des Gewichts der Wagengestelle zur Folge hat; 3. Anwendung spezieller Walzprofile und vervollkommneter Schweißverfahren.

Untersuchungen, die die der Akademie der Wissenschaften angegliederte Abteilung für das Beförderungswesen angestellt hat, ergaben, daß in den nächsten 10 bis 12 Jahren der gesamte Wagenpark der Sowjetunion erneuert werden muß. Es wird deshalb schon jetzt an der Herstellung eines Wagentyps gearbeitet, welcher allen Anforderungen der modernen Technik gerecht werden soll. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist der im Herbst 1935 erstmals in der Sowjetunion erbaute vierachsige ganz aus Stahl geschweißte Personenwagen. Bei einer Länge von 25,2 m ist die Festigkeit der Ecken, welche zuerst die Stöße bei den Unglücksfällen aufnehmen, zehnmal größer als diejenige der früher gebauten 20-m-Wagen. Der neue Ganzstahlwagen wiegt 52 t; sein Fassungsvermögen übertrifft um 29 % dasjenige der früheren Wagen. Bei dem Bau des neuen Wagentyps wird eine 14prozentige Ersparnis an Metall erzielt, da sein Wagengestell bedeutend leichter ist.

Der wunde Punkt im Wagenbau ist die Fabrikation der Wagenachsen. In der Wagenfabrik „Prawda" wurden im Laufe des letzten Jahres etwa 12 % aller Lieferungen an Wagenachsen als mit technischen Fehlern behaftet zurückgewiesen.

Im Güterwagenbau bemühen sich die russischen Wagenfabriken um die Einführung von Selbstentladewagen, deren Bestand im Rahmen des gesamten Fahrzeugparks der Sowjetbahnen immer noch verhältnismäßig gering ist. Als Normalbauart ist dabei ein halboffener vierachsiger Wagen mit einer Tragfähigkeit von 60 t in Aussicht genommen.

Die Einführung der selbsttätigen Kupplung wird stark betrieben, ist aber allerdings bisher nur langsam vorwärts gekommen. Im Jahre 1934 wurden 5000 und 1935 27 250 Kupplungsgarnituren geliefert, womit 5 % des Güterwagenparks versehen werden konnten. Auf Betreiben des Verkehrskommissars soll die Erzeugung der entsprechenden Fabriken soweit gesteigert werden, daß sie imstande wären, im laufenden Jahre etwa 100 000 Kupplungsgarnituren herzustellen. Auf diese Weise hofft man, nicht nur neuherzustellende Güterwagen, sondern auch die älteren, insbesondere Großraumgüterwagen, mit dieser technischen Verbesserung zu versehen.

Zu Ende des vorigen Jahres wurden die letzten von den 200 neuerrichteten Wagenreparaturwerkstätten in Betrieb genommen. Diese umfassen neben einer Montagewerkstatt und einer mechanischen Werkstatt eine eigene Schmiede, eine Schweißabteilung, sowie eine Kompres-

soranlage und eine Holzimprägnierungsstelle und sind imstande, 10 zweiachsige Güterwagen gleichzeitig in Ausbesserung zu nehmen. Im laufenden Jahre sollen weitere 50 Ausbesserungswerkstätten derselben Bauart errichtet werden.

Unter den teils im Bau befindlichen, teils ihrer Vollendung entgegengehenden Wagenfabriken sind folgende hervorzuheben: In erster Linie kommt das Riesenwerk in Tagilsk im Uralgebiet in Betracht, das eine Zusammenfassung von 14 Haupt- und 29 Hilfswerkstätten darstellt, in welchen alle Waggonteile hergestellt werden sollen. Die jährliche Erzeugung ist auf etwa 110 000 Eisenbahnwagen berechnet. Im neuen Werk, welches eine Fläche von 600 ha umfassen soll, werden 40.000 Arbeiter Beschäftigung finden. Die Montageabteilung hat eine Länge von 843 m bei einem Rauminhalt von 1750 cbm; die tägliche Produktion der Griffinräder beträgt 1050 Stück. Anschließend an das Werk wird eine Stadt erbaut, welche 140 000 Einwohnern Raum bieten dürfte.

In Swerdlowsk (ebenfalls im Uralgebiet) ist die Einrichtung einer großen Räderwerkstatt vorgesehen, welche der Kusnetzki Lokomotiv- und Waggonfabrik angegliedert werden soll. Mit dem Bau der Werkstatt, deren Jahreskapazität 180 000 Räder beträgt, soll im laufenden Jahr begonnen werden.

Die Gleiswirtschaft.

Im Gegensatz zu den Fortschritten bei den anderen Sparten der Eisenbahnwirtschaft dauert der unbefriedigende Zustand des Oberbaues noch an, obwohl im Jahre 1935 für dessen Verstärkung 516 Mill. Rubel gegen 480 Mill. Rubel im Jahre 1934 verausgabt worden sind. Schienen wurden in einer Länge von 5900 km (gegen 3330 km im Jahre 1934), ausgewechselt; die Zahl der ausgewechselten Schwellen betrug 230 Mill. Stück und blieb auf der Höhe des Jahres 1934, während die der Schienenbefestigungen von 47 000 im Jahre 1934 auf 117 000 im folgenden Jahre anwuchs.

In Anbetracht dessen, daß die Länge des gesamten russischen Eisenbahnnetzes 90 000 km übersteigt, erscheinen die angeführten Arbeiten rein zahlenmäßig ungenügend. Die Schotterbettung schreitet sehr langsam vorwärts, ebenso die Verlegung der schweren Schienen. Die Schwellen werden ungetränkt verwendet; es fehlt an Tränkungsmitteln und an Schwellen. Die Anzahl der Schwellen ist an sich viel zu gering: nämlich 1440 auf den Kilometer gegen 1600 in Deutschland und 2000 in Amerika. Anfang 1935 war die Schotterbettung nur in einer Länge von 2700 km, d. h. auf 3¼ % des damaligen Eisenbahnnetzes, durchgeführt.

Elektrische Eisenbahnen.

Die Elektrifizierung der russischen Eisenbahnen befindet sich erst im Anfangsstadium. Zum 1. Januar 1935 betrug die Ausdehnung des elektrifizierten Schienenstranges 379 km. Am Ende desselben Jahres wurden drei Hauptbahnlinien endgültig auf elektrischen Betrieb umgestellt, und zwar die 190 km lange Strecke Saporoschje—Dolginzewo in der Ukraine, die 194 km lange Eisenbahn Swerdlowsk—Goroblagodatsk im Nordural und die 115 km lange Strecke der Murmanbahn Kandalakscha—Apatity—Kirowsk (früher Chibinogorsk). Außerdem ist auch die 11 km lange Moskauer Vorortbahn Bykowo—Ramensk im Anschluß an die bereits elektrifizierte 31 km lange Strecke Moskau—Bykowo auf elektrischen Betrieb umgestellt worden.

Das Programm für die nächsten Jahre sieht die Elektrifizierung der vom Güterverkehr besonders in Anspruch genommenen Linien vor. Anfang des laufenden Jahres begannen die Bauarbeiten für die Umstellung der 180 km langen Linie Usel—Pjatichatka (Ukraine) auf den elektrischen Betrieb. Diese Linie ist für den Verkehr zwischen den Erzrevieren von Kriwoy Rog und den eisenverarbeitenden Werken in Dnjepropetrowsk von außerordentlicher Bedeutung.

Gleichzeitig sollen die Bauarbeiten für die Umstellung auf elektrischen Zugbetrieb der 72 km langen Eisenbahnlinie Mineralowodsk—Kislowodsk abgeschlossen werden, die hauptsächlich dem Personenverkehr zwischen einzelnen nordkaukasischen Kurorten dient und namentlich in den Sommermonaten stark beansprucht wird.

Die planmäßigen Elektrifizierungsarbeiten werden durch das Fehlen einer entsprechenden industriellen Grundlage stark beeinträchtigt. Die „Dynamo-Werke" in Moskau, welche hauptsächlich für die Ausrüstung der elektrischen Bahnen in Betracht kommen, sind mit Arbeiten anderer Art in Anspruch genommen. Infolgedessen konnten die Werke 1934 anstatt 40 Elektrolokomotiven und 32 Motorwagengruppen nur 15 Elektrolokomotiven und 17 Motorwagengruppen abliefern. Die Verzögerung in der Lieferung der notwendigen Betriebsmittel bringt die Notwendigkeit mit sich, auf einigen Strecken einen gemischten (Dampf- und elektrischen) Zugbetrieb zu unterhalten.

Im Zusammenhang mit dem durch die fortschreitende Elektrifizierung verschiedener Eisenbahnstrecken bedingten erhöhten Bedarf an elektrischen Lokomotiven beabsichtigt das Verkehrskommissariat eine Verstärkung ihrer Zugkraft durch den Einbau neuer Zugmotoren größerer Leistung. Diese Motoren mit einer Leistung von 450 kW werden unter der Bezeichnung „DK-SA" von den Dynamowerken her-

gestellt. Ihre Abmessungen sind ungeachtet einer Leistungssteigerung um 33 % gegenüber den älteren Typen so gewählt, daß ihr nachträglicher Einbau bei allen Typen russischer elektrischer Lokomotiven ohne weiteres möglich ist.

Das Signal- und Meldewesen.

Vor der Übernahme des Verkehrskommissariats durch den neuen Leiter, Kaganowitsch, bestanden bei der Hauptverwaltung der Eisenbahnen für das Signal- und Meldewesen nur zwei Abteilungen, und zwar eine für das Meldewesen und die andere für das Signalwesen, denen die Bauausführung und der Betrieb aufgetragen wurden. Auf Betreiben des neuen Leiters schuf man gesonderte Ämter für die Telegraphen-, Telephon- und Radioverbindungen im System des Meldewesens der Union und eine Abteilung, welche alle Arten des Signaldienstes umfaßt. Außerdem richtete man eine rein technische Leitung ein, welcher die Lösung wichtiger technischer Angelegenheiten, die Fragen der Neuanlagen und die Kontrolle über die ausgeführten Arbeiten obliegen. Aber auch nach dieser Neugestaltung ist man mit der Arbeit dieser für die Sicherheit des Eisenbahnwesens so wichtigen Einrichtungen nicht zufrieden. Das hängt mit der mangelhaften technischen Ausrüstung der Signal- und Meldeapparate zusammen, in der man auch gegenwärtig nach den von Kaganowitsch durchgeführten Reformen noch immer die Ursache von Betriebsunfällen und häufigen Beschädigungen der Telegraphen- und Telephonleitungen erblickt. Auch das Nichteinhalten der Betriebsordnung scheint dabei eine gewisse Rolle zu spielen, wie die häufigen Klagen in der Fachpresse beweisen.

Um den Mängeln im Fernmelde- und Signaldienst abzuhelfen, wird den untergeordneten Stellen folgendes zur Pflicht gemacht: Betriebsverbesserungen in dem in Rede stehenden Zweig des Eisenbahnwesens, schnellste Beseitigung der vorkommenden Beschädigungen, rechtzeitige Aufgabe von Depeschen und Vermeidung einer Verstümmelung sowie auch Gewährleistung einer guten Hörbarkeit der Dispetscher- und Telephonverbindungen.

Der Eisenbahnneubau.

Der wesentliche Zug des Eisenbahnneubaues in Rußland ist seine Anpassung an die Bedürfnisse der Industrie. Im Herbst vorigen Jahres wurden die Geländeaufnahmen und Entwurfsvorarbeiten für die neue Eisenbahnlinie Gurjew—Temir—Aktjubinsk beendet, welche das Erdölgebiet von Emba mit dem Hafen von Gurjew am Kaspischen Meer einerseits und mit dem übrigen Eisenbahnnetz der Union andererseits verbinden soll. Die neue Eisenbahnlinie, die eine Gesamtlänge von 550 km aufweisen wird, soll als Vollbahn ausgebaut werden.

Von anderen zu errichtenden Verbindungen seien die Linien Karaganda—Balchasch und Rubzowka—Ust—Kamenogorsk erwähnt, welche für die Kupfer- und Buntmetallindustrie in Betracht kommen. Im verflossenen Jahre wurde mit dem Bau einer Linie Uralsk—Ilezk begonnen, die dazu bestimmt ist, mit Hilfe einer Wolga-Brücke bei Saratow eine neue Verbindung der Zentralgebiete des Reiches mit dem Nordkaukasus und Mittelasien zu schaffen.

Die Arbeiten auf der erst zum Teil bestehenden Schwarzmeerküstenbahn sind soweit gediehen, daß der Verkehr auf dem Abschnitt Suchum—Otschemtschiry am Ende des vorigen Jahres aufgenommen wurde. Da der Verkehr auf der Strecke Tuapse—Sotschi schon seit geraumer Zeit besteht, wird es nur noch der Beendigung des Abschnittes Sotschi—Suchum bedürfen, um den durchgehenden Verkehr auf der ganzen Schwarzmeerküstenbahn eröffnen zu können. Der Anschluß Transkaukasiens an das Innere des Reiches wird ferner durch eine unmittelbare Verbindungslinie Wladikawkas (jetzt Ordschonikidze)—Tiflis ergänzt werden, welche mitten durch das Kaukasusgebirge vorgesehen ist.

Mit diesen Arbeiten ist auch der Bau neuer Brücken über Wolga, Oka, Don und Uralfluß verbunden.

Die Ausführung des Sanierungsprogramms der rumänischen Bahnen 1932—1935.

Von

Dr. Sauter.

In einer Abhandlung im Archiv für Eisenbahnwesen 1931 S. 12 ff. ist dargelegt, wie das Sanierungsprogramm der rumänischen Bahnen im Zusammenhang mit der Gewährung einer Stabilisierungsanleihe an Rumänien im Jahre 1929 entstanden ist. Über die Durchführung dieses Programms sollte der Eisenbahnsachverständige Gaston Leverve zunächst für die folgenden drei Jahre berichten. Ein Auszug aus seinem Bericht für das 1. Anwendungsjahr des Programms (1929/30) ist in der erwähnten Abhandlung, aus den Berichten für das 2. und 3. Anwendungsjahr (1930/31 und 1931/32) im Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 755 ff. enthalten.

Auf Grund einer 2. Anleihe, die im Jahre 1931 an Rumänien gegeben wurde, ist ein weiteres Sanierungs- und Arbeitsprogramm für 3 Jahre aufgestellt und gleichzeitig die Berichtsdauer verlängert worden. Infolgedessen hat Leverve auch für die Jahre 1932/33, 1933/34 und 1934/35 unter Mitwirkung der Generaldirektion der rumänischen Bahnen je einen Bericht[1] ausgearbeitet. Der 6. und letzte Bericht gibt eine zusammenfassende Darstellung der beiden Arbeitsprogramme, die nunmehr praktisch abgeschlossen sind.

Auch die drei letzten Berichte enthalten eine große Fülle von interessantem Stoff. Sie beschränken sich ebenfalls nicht auf eine Schilde-

[1] Rapport sur l'exécution du programme d'amélioration des chemins de fer roumains. Quatrième année d'application du programme de stabilisation monétaire (7 février 1932—7 février 1933). Bucarest — Imprimerie des chemins de fer roumains. 1933. 114 Seiten.

Desgl. Cinquième année (7 février 1933—7 février 1934). Bucarest 1934. 105 Seiten.

Desgl. Sixième année (7 février 1934—7 février 1935). Bucarest 1935. 120 Seiten.

rung der Verwendung der internationalen Anleihen für die Verbesserung des rumänischen Eisenbahnwesens, sie zeigen vielmehr wiederum in eingehenden Ausführungen die ganze Entwicklung und Lage der rumänischen Bahnen. Die statistischen Angaben werden anschaulich gemacht durch die Erörterung der Gründe für die bestehenden Verhältnisse und der Möglichkeit ihrer Änderung, durch Vergleiche mit anderen europäischen Eisenbahnen und durch Ausblicke auf die allgemeine Wirtschaftslage. Diese Ausführungen sind deswegen besonders bemerkenswert, weil sie aus der Feder eines anerkannten Eisenbahnfachmanns stammen, der imstande ist, sich sein Urteil auf einer höheren Warte und unbeeinflußt durch innerpolitische Rücksichten zu bilden. Er braucht sich daher auch nicht zu scheuen, die von der Eisenbahnverwaltung und auch von der allgemeinen Staatsverwaltung getroffenen Maßnahmen einer strengen Würdigung zu unterziehen. Übrigens hat hierbei die letztere mehr Anlaß zu einer Kritik gegeben als die erstere. Die Berichte geben daher ein objektiveres und plastischeres Bild der Geschichte und des gegenwärtigen Standes einer Staatseisenbahn als oft die üblichen Geschäftsberichte der Eisenbahnverwaltungen selbst.

I. Verwendung von Anleihemitteln für die Bahnen.

1. Der schlechte Zustand der rumänischen Bahnen nach dem Weltkrieg, die Zusammenschweißung verschiedener Eisenbahnnetze und die durch die neue Grenzziehung hervorgerufenen Bedürfnisse hatten die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1928 zur Aufstellung eines großen Arbeitsprogramms veranlaßt, dessen Durchführung ungefähr 21 Milliarden Lei = 130 Millionen Dollar gekostet hätte, hiervon die Ausführung allgemeiner Verbesserungen rund 12 Milliarden, der Neubau von Linien rund 9 Milliarden Lei.
2. Die rumänischen Bahnen erhielten aus den beiden Anleihen einen Betrag von rund 9½ Milliarden Lei. Dazu kamen noch Mittel aus besonderen Anlässen, namentlich ein Abfindungsbetrag von ungefähr 1½ Milliarden Lei, den Deutschland zur Ausräumung von finanziellen Meinungsverschiedenheiten mit Rumänien bezahlt hatte. Insgesamt betrugen die Anleihemittel und sonstigen außerordentlichen Einnahmen etwas über 11 Milliarden Lei. Außerdem erhielten die rumänischen Bahnen einen Anteil an deutschen Reparationsleistungen im Werte von rund 840 Millionen Lei. Diese Mittel reichten hiernach nicht aus, um das in Aussicht genommene Arbeitsprogramm vollständig durchzuführen.
3. Die Anleihemittel wurden nicht immer für den Zweck verwendet, für den sie vorgesehen waren. So wurde ein Betrag von rund

2 Milliarden Lei, der für die Schaffung eines Betriebsfonds bestimmt war, zur Zahlung fälliger Schulden, ein weiterer Betrag von rund 1 Milliarde zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen herangezogen. Weitere Beträge mußten dazu dienen, die am Ende der Jahre 1930, 1931 und 1932 fälligen Tilgungsraten für die Anleihe selbst zu zahlen. Im Jahre 1932 wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach die Tilgung für 3 Jahre gestundet wird. Der für 1932 von den Bahnen an die allgemeine Finanzverwaltung bereits bezahlte Tilgungsbetrag von 225 Millionen Lei wurde von der letzteren als Vorschuß zunächst behalten. Auch sonst hat die Finanzverwaltung wiederholt Vorschüsse auf die den Bahnen zur Verfügung stehende Anleihe genommen, um sich über augenblickliche finanzielle Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Am Schluß des Berichtszeitraums beliefen sich diese Vorschüsse noch auf mehrere hundert Millionen Lei, deren Rückerstattung am 31. März 1935 fällig war.

4. Aus den Anleihemitteln wurden rund 6 Milliarden Lei zu Verbesserungsarbeiten verwendet. Die Arbeiten waren am Schluß der Berichtszeit zum größten Teil beendet. Übrig blieben noch 367 Millionen Lei, von denen 200 Millionen zur Verbesserung des Fahrzeugparks, 150 Millionen zur Elektrisierung der Karpathenstrecke Câmpina—Kronstadt (Braşov), wo sich der Verkehr in den letzten Jahren vervierfacht hat, verwendet werden sollen.

II. Verwaltungsverhältnisse.

1. Die Autonomie der rumänischen Bahnen ist aufrechterhalten geblieben. Das Autonomiegesetz ist nur insofern geändert worden, als der Verkehrsminister das Recht hat, den Sitzungen des Verwaltungsrats beizuwohnen und dabei den Vorsitz zu übernehmen.

   Der Grundsatz der Autonomie ist aber in der Praxis von den anderen Staatsverwaltungszweigen nicht immer beachtet worden. Einmischungen des Staates in den Eisenbahnbetrieb haben oft zur Folge gehabt, daß den Eisenbahnen Lasten auferlegt oder Einnahmen entzogen wurden, wodurch das Gleichgewicht ihres Haushalts stark beeinträchtigt wurde.

2. Im Jahre 1934 wurde der Eisenbahnverwaltung der Betrieb der Petroleumleitungen anvertraut, hierfür wurde von ihr eine besondere Direktion eingerichtet.

3. Ferner hat die der Eisenbahn verliehene Konzession, auf einem großen Teil des Straßennetzes den Kraftwagenverkehr zu übernehmen, zur Einrichtung einer besonderen Abteilung für den Kraftomnibusverkehr geführt.

4. Endlich wurde für den Kontrolldienst eine eigene Direktion eingesetzt und der Buchhaltungs- und Rechnungsdienst neu geregelt. Hierdurch gelang es, Betrügereien zu entdecken, durch die die Bahnen nach ihrer Schätzung um rund 100 Millionen Lei geschädigt worden sind.

III. Betriebsergebnisse.

1. Verkehrsumfang.

Der Verkehr auf den rumänischen Bahnen ist immer noch wenig entwickelt: Auf 1 km Betriebslänge treffen 2400 Reisende und 1900 t, auf einen Einwohner 1,5 Reisen jährlich. Diese Zahlen liegen weit unter denen der meisten anderen europäischen Länder. Sie weisen auf die Möglichkeiten für eine weitere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs hin.

Der Verkehr war bis zum Jahre 1932/33 weiter zurückgegangen, erst im Jahre 1933 setzte im Güterverkehr, im Jahre 1934 im Personenverkehr eine erhebliche Verkehrssteigerung ein.

a) Personenverkehr.

Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug

1929	38,786	Millionen
1930	35,920	„
1931	31,550	„
1932	25,976	„
1933	24,218	„
1934 (vorläufig)	27,223	„

Die Anzahl der beförderten Personen war daher im Jahre 1933 gegen 1929 um 37 % gefallen. Als Ursache wird angegeben: der allgemeine wirtschaftliche Rückgang, die Verarmung der Bevölkerung (das Volkseinkommen ist in dieser Zeit um 50 % gesunken) im Zusammenhang mit schlechten Ernten und starkem Rückgang der Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, ferner der Wettbewerb des Kraftwagens.

b) Güterverkehr.

Die Anzahl der beförderten Tonnen betrug

1929	17,819	Millionen
1930	18,191	„
1931	16,799	„
1932	16,617	„
1933	17,157	„
1934 (vorläufig)	19,332	„

Es ist auffallend, daß in Rumänien der Güterverkehr unter der Wirtschaftskrise weniger gelitten hat als der Personenverkehr, aber auch weniger als der Güterverkehr in anderen europäischen Ländern. Dies

ist hauptsächlich auf die Vermehrung der Petroleumtransporte zurückzuführen, die einen großen Teil des Eisenbahngüterverkehrs ausmachen. Sie sind von 2,28 Millionen Tonnen im Jahre 1928 auf 6,44 Millionen Tonnen im Jahre 1934 gestiegen. Rumänien hat in diesem Jahre die Höchsterzeugung von 8,45 Millionen Tonnen erreicht und ist damit unter den Petroleum erzeugenden Ländern an die vierte Stelle getreten. Ausgeführt wurden im gleichen Jahre auf allen Verkehrswegen 6,66 Millionen Tonnen.

Der Verkehr von Getreide, das früher den Hauptreichtum des Landes bildete, hat sich stark verringert, die Ausfuhr von Getreide im Jahre 1934 sogar um zwei Drittel.

Die Gesamtausfuhr, die in Rumänien auf den verschiedenen Verkehrswegen halb so groß ist wie der ganze Eisenbahnverkehr, ist stark zurückgegangen, die Einfuhr dagegen gestiegen. Der Berichter sieht darin ein wenig günstiges Zeichen für die Wirtschafts- und Finanzlage des Landes, wenn auch die Einfuhrsteigerung zum Teil auf die wachsenden Bedürfnisse einer erhöhten Wirtschaftstätigkeit im Lande selbst zurückgeführt werden kann.

2. Verkehrseinnahmen.

Auch bei den Verkehrseinnahmen begann der Wiederanstieg erst im Jahre 1934. Sie betrugen in Millionen Lei:

		davon	davon
		Güterverkehr	Personenverkehr
1929	10 851		
1930	10 558	7 007	3 502
1931	8 836	5 936	2 641
1932	7 969	5 851	1 939
1933	7 738	5 773	1 747
1934 (vorläufig)	8 217	6 115	1 866

Es ist bemerkenswert, daß in verschiedenen europäischen Ländern (z. B. Deutschland, Schweden, England, Tschechoslowakei) ebenfalls in den Jahren 1930—1933 ein Rückgang und im Jahre 1934 zum erstenmal eine Erhöhung der Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen zu verzeichnen war, während in anderen Ländern (Schweiz, Belgien, Frankreich, Ungarn, Niederlande) der Rückgang auch im Jahre 1934 noch andauerte. Der Wert dieser Vergleiche wird allerdings durch Währungsschwankungen und Tarifänderungen in den einzelnen Ländern stark beeinträchtigt.

a) Personenverkehr.

Während die Anzahl der Reisenden von 1929 bis 1933 um 37 % sank, fielen die Einnahmen aus dem Personenverkehr in der gleichen Zeit um ungefähr 50 %. Der Unterschied erklärt sich aus der Abwanderung in

niedrigere Klassen und aus Tarifsenkungen. Die durchschnittliche Einnahme aus 1 Personenkilometer fiel dadurch von 1,28 Lei im Jahre 1930 auf 0,82 Lei im Jahre 1934.

b) Güterverkehr.

Auch im Güterverkehr ist die durchschnittliche Einnahme aus 1 Tonnenkilometer gesunken, nämlich von 1,97 Lei im Jahre 1930 auf 1,45 Lei im Jahre 1934. Der Grund hierfür liegt zum größten Teil in Tarifermäßigungen.

3. Wettbewerb des Kraftwagens.

Der Kraftwagenverkehr ist in Rumänien noch verhältnismäßig wenig entwickelt, erst auf 600 Einwohner fällt ein Kraftwagen. Seine weitere Entwicklung wird durch den schlechten Zustand der Straßen beeinträchtigt, aber durch die leichte Versorgung mit Benzin gefördert. Immerhin haben die Eisenbahnen bereits Anlaß gehabt, einer Verminderung ihres Verkehrs durch den Wettbewerb des Kraftwagens entgegenzuwirken, und zwar:

a) durch tarifarische Maßnahmen.

b) durch Verbesserungen im Betrieb, namentlich durch Beschleunigung der Züge und Einführung von Triebwagen. Die Fragen des Baues und Betriebs von Triebwagen sind allerdings noch nicht vollständig gelöst.

c) durch das Monopol, das die rumänischen Bahnen durch ein Gesetz vom 31. Juli 1934 für die Personen- und Güterbeförderung mit Kraftwagen auf den 150 wichtigsten Straßen (mit rund 10 000 km) für 20 Jahre erhalten haben. Die Bahnen haben dafür eine Gebühr von 0,10 Lei je Personenkilometer und von 0,75 Lei je Tonnenkilometer, mindestens aber 1500 Lei jährlich für jeden Kilometer Betriebslänge an den Staat abzuführen. Sie haben auf diese Gebühren im 1. Betriebsjahr einen Vorschuß von 350 Millionen Lei an das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr zu entrichten. Dieser Betrag ist in 20 gleichen Jahresraten zu tilgen, er darf nur für Bauarbeiten an den einschlägigen Straßen verwendet werden. Bis jetzt haben die rumänischen Bahnen den Kraftwagendienst noch nicht organisiert.

Grundsätzlich wird in dem Bericht festgestellt, daß die Lösung des Wettbewerbsproblems weniger in Tarifsenkungen, die fast immer zu einem Einnahmeausfall führen, gesucht werden soll, als in einer gesetzlichen Regelung, die den Straßenverkehrsmitteln ähnliche Lasten auferlegt wie den Eisenbahnen.

IV. Tarife.

Nach Tariferhöhungen im Jahre 1930 wurden in den letzten Jahren zahlreiche allgemeine und einzelne Tarifermäßigungen im Personen- und Güterverkehr durchgeführt, um teils der schlechten Wirtschaftslage, der gesunkenen Kaufkraft der Bevölkerung und dem Preissturz Rechnung zu tragen, teils den Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln zu erleichtern. In dem Bericht wird bemerkt, daß das Tarifniveau der rumänischen Bahnen dem anderer europäischer Eisenbahnen ähnlich ist.

1. Personentarif.

Am 1. Januar 1933 wurde eine Reform des Personentarifs durchgeführt. Hierdurch wurden die Fahrpreise im Durchschnitt um 25 % herabgesetzt. Die Spannung der Preise zwischen den einzelnen Wagenklassen wurde zur Verhinderung einer weiteren Abwanderung in die unteren Klassen vermindert, die Fahrpreise auf größere Entfernungen abgestaffelt, die Tarifvergünstigungen für bestimmte Zwecke ausgedehnt (Rückreisekarten, Sonntagskarten mit 50 % Ermäßigung, Vergünstigungen für Bäder- und Sportreisen, Auswanderer, Veranstaltungen usw.). Besondere Ermäßigungen werden auf Schmalspurbahnen im Wettbewerb gegen den Kraftwagen gewährt. Anderseits wurde ein Zuschlag für die Versicherung der Reisenden und des Eisenbahnpersonals gegen Unfälle eingeführt.

Die Tarifermäßigungen hatten eine leichte Erhöhung der durchschnittlichen Beförderungsstrecken (von 74 auf 85 km), aber einen starken Rückgang der Einnahmen aus einem Personenkilometer (von 1,28 auf 0,84 Lei) zur Folge.

Der Berichter nimmt an, daß die Tarifsenkungen einen rechnerischen Einnahmeausfall von 500—700 Millionen Lei jährlich verursachen. Zum Ausgleich des Ausfalls wäre notwendig, daß sich die Zahl der Reisenden um 6,6 Millionen jährlich vermehrt. Die Tarifermäßigungen haben zwar dem Personenverkehr einen starken Auftrieb gegeben. Aber der Verkehrszuwachs war doch nicht so stark, daß er den rechnerischen Einnahmeausfall wettgemacht hätte. Der Berichter bezweifelt auch, ob eine solche Verkehrssteigerung sich auf die Dauer erhalten läßt. Er weist hierbei auf die Erfahrungen hin, die man in anderen Ländern mit derartigen Tarifermäßigungen gemacht hat.

2. Gütertarif.

Das Gütertarifwesen wurde am 1. März 1933 einer Neuregelung unterzogen. Sie bringt unter anderem aus Gründen des Wettbewerbs gegen den Kraftwagen Frachtverbilligungen für Stückgut und 5 t-Ladungen, ferner für kürzere und mittlere Entfernungen sowie eine Herab-

setzung der Nebengebühren. Daneben wurden zahlreiche Einzelermäßigungen gewährt, z. B.:
für die Ausfuhr von Rohöl,
für die Durchfuhr von der Tschechoslowakei nach Jugoslawien und der Türkei, von Bulgarien nach Deutschland,
für Brennholz im Wettbewerb gegen die Donauschiffahrt,
für Nutzholz nach dem Schwarzen Meer im Wettbewerb gegen Danzig,
für frisches Obst zur leichteren Verwertung einer außerordentlich reichen Obsternte.
Dagegen wurde die Fracht für Rohöl erhöht auf Grund eines Gesetzes, wonach die Beförderungspreise für Mineralölderivate nicht höher sein dürfen als für Rohöl.

Für Getreide wurde eine eigenartige Tarifmaßnahme geschaffen: es wird in 5 Tarifklassen eingeteilt je nach dem Wert, der zweimal jährlich jeweils nach dem Börsenkurs festgesetzt wird.

Im Güterverkehr nimmt der Berichter an, daß die Ermäßigungen zu einem rechnerischen Einnahmeausfall von etwa 600 Millionen Lei jährlich führen. Er rechnet nicht damit, daß sich die Hoffnungen auf einen entsprechenden Mehrverkehr vollständig erfüllen.

V. Finanzielle Ergebnisse[1].

1. Allgemeine Wirtschaftsführung.

Der Berichter stellt fest, daß die rumänischen Bahnen sich sehr um eine gesunde Wirtschaftsgebarung bemüht haben und daß gegenüber den Haushaltsvoranschlägen die Ersparnisse größer waren als die Überschreitungen.

Der leichteren Wirtschaftsführung dient seit 1932 die monatliche Verteilung der Kredite, seit 1933 die Aufstellung von Monatsbilanzen.

Beanstandet wird, daß neue Fahrzeuge auf Vermögensrechnung anstatt auf Betriebsrechnung beschafft wurden, obwohl dieser Ersatz der normalen Abnützung des Fahrzeugparks entspricht. Anderseits mußte wirklicher Wertzuwachs auf Betriebsrechnung genommen werden, da Kapitalquellen nicht zur Verfügung standen.

2. Bilanzen.

Für das Geschäftsjahr 1932/33 wurde die erste Bilanz nach der Neuregelung des Buchungs- und Rechnungsdienstes erstellt. Bei den Aktiven wurde ein zum 1. September 1929 aufgestelltes Generalinventar zugrunde gelegt, das wegen der dazwischenliegenden Währungsschwankungen

[1] Bis zum Jahre 1931 deckten sich die Geschäftsjahre mit den Kalenderjahren, seit dem Jahre 1933 beginnen sie am 1. April. Das Geschäftsjahr 1932/33 umfaßt daher die Zeit vom 1. Januar 1932 bis 31. März 1933.

besondere Schwierigkeiten bot. In der Bilanz zum 31. März 1934 erscheint das Generalinventar mit einem Ansatz von 46 663 Millionen Lei, auf der Passivseite stehen u. a. das Kapital mit rund 49,4 und die Anleihen mit rund 7 Milliarden Lei.

Die Vorräte stehen am 31. März 1934 mit über 3,1 Milliarden Lei zu Buch. Sie entsprechen ungefähr dem Verbrauch eines Jahres. Der Berichter betrachtet sie als viel zu hoch. Er stellt als Beispiel die Deutsche Reichsbahn gegenüber, wo Vorräte nur für einen zweimonatigen Verbrauch vorhanden sind.

Auf der Passivseite sind namentlich folgende Fonds vorgesehen:

a) Betriebsfonds, dem jährlich 2% der Roheinnahmen zugewiesen werden sollen. In den Jahren 1930 und 1931 wurde jedoch wegen der Betriebsverluste von Zuweisungen abgesehen, erst im Jahre 1932/33 wurden die 2% = 216 Millionen Lei an den Fonds abgeführt. Die Absicht, dem Fonds aus Anleihemitteln 1½ Milliarden Lei zuzuführen, wurde durch die Notwendigkeit vereitelt, den vorgesehenen Betrag zur Zahlung rückständiger Schulden zu verwenden.

b) Erneuerungsfonds. Auch diesem Fonds sollen 2% der Roheinnahmen zugewiesen werden. Dies hätte für 1930 und 1931 rund 433 Millionen Lei ausgemacht, tatsächlich wurden ihm aber rund 822 Millionen zugeführt. Aber auch dieser Betrag genügt nach Anschauung des Berichters nicht, den Zweck des Fonds (Ersatz der abgenützten Stoffe und Einrichtungen, außerordentliche Unterhaltungsarbeiten) vollständig zu erfüllen. Ferner wäre es nach seiner Meinung richtiger, die Zuweisungen auf den Wert der zu erneuernden Stoffe und Einrichtungen und auf ihre durchschnittliche Lebensdauer anstatt auf die Roheinnahmen abzustellen.

c) Tilgungsfonds. Die Bahnen brauchen auf 10 Jahre für die vor dem 1. Januar 1929 liegenden Kapitalaufwendungen keine Zinsen und Tilgungen aufzubringen, vielmehr nur für die späteren Kapitalaufwendungen.

Die Anleihemittel, die den Bahnen zugeflossen sind, müssen innerhalb 29 Jahren in gleichen Raten zurückgezahlt werden, und zwar durch Ankauf von Obligationen auf dem freien Markt.

Die Zuweisungen zu diesem Fonds wurden bereits unter I erörtert.

3. Erträgnisrechnungen.

1931: Betriebsverlust von 1259 Millionen Lei (unter Berücksichtigung der Zuweisungen von 400 Millionen an den Erneuerungsfonds und von 200 Millionen an den Tilgungsfonds).

1932/33: Ausgleich des Haushalts (jedoch ohne Zins- und Tilgungsleistungen).

1933/34: Betriebsgewinn von 705 Millionen Lei. Er wurde in folgender Weise verwendet: 153 Millionen zur Deckung früherer Fehlbeträge, von dem Rest wurden 40 % = 220,9 Millionen, dem Erneuerungsfonds, 60 % = 331,4 Millionen, dem Tilgungsfonds überwiesen.

Im Voranschlag des Haushalts für das Geschäftsjahr 1934/35, das bei der Abfassung des 6. Berichtes noch nicht abgeschlossen war, wird ein Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben vorgesehen. Der Berichter bezweifelt aber, ob die Einnahmen in der angenommenen Höhe eingehen, er rechnet vielmehr mit einer Mindereinnahme von 500—600 Millionen Lei. Anderseits sind in diesem Haushalt rund 780 Millionen Lei Ausgaben vorgesehen, die auf Vermögensrechnung gehören würden, aber mangels Kreditquellen auf Betriebsrechnung genommen wurden.

4. Leistungen der Bahnen für andere Staatsverwaltungszweige.

Mit besonderer Schärfe weist der Berichter wiederholt darauf hin, daß die anderen Verwaltungszweige des Staates immer höhere Leistungen von den Bahnen verlangen, sie aber völlig unzureichend vergüten. Dies gilt namentlich von der Post und von der Finanzverwaltung. So wurde die 50 %ige Tarifvergünstigung für Staatsbeamte auf Kommunalbeamte ausgedehnt. Das Finanzministerium hätte 1932 für diese Vergünstigungen und Transportleistungen zugunsten des Staates über 1 Milliarde Lei erstatten müssen. Es hat aber nur bezahlt: 778 Millionen Lei 1930, je 420 Millionen 1931 und 1932 und gar nur 205 Millionen 1933/34. Die Post hat für Leistungen der Bahnen, die auf etwa 200 Millionen Lei jährlich veranschlagt werden, nur je 40—50 Millionen bezahlt. Außerdem hat die Finanzverwaltung im Jahre 1932 den Eisenbahnen die Ersparnis aus Gehaltsminderung in Höhe von 320 Millionen Lei abverlangt.

Dazu kommt noch, daß die anderen Staatsverwaltungszweige ihre Zahlungen sehr verspätet leisten und dadurch die Flüssigkeit der Bahnen beeinträchtigen. So hatten diese von den ersteren am 30. November 1934 rund 1795 Millionen Lei zu fordern. Infolgedessen konnten die Bahnen selbst ihre Verpflichtungen gegenüber Privaten nicht erfüllen, sie schuldeten ihnen an dem genannten Tage rund 1891 Millionen Lei.

VI. Personal.

Von den erforderlichen Sparmaßnahmen wurde das Personal besonders stark betroffen.

1. Die Gehälter und Löhne wurden wiederholt beträchtlich gekürzt, so im Jahre 1931 um 10—23 %, im Jahre 1932 im allgemeinen um 15 %. Eine weitere Kürzung für Staatsbeamte von 10—12 % wurde den Eisenbahnbeamten in Form von Prämien wieder vergütet. Von 1929—1932 war jede Beförderung ausgeschlossen.

   Durch das Personalgesetz vom 28. April 1933 wurden dann die Personalverhältnisse neu geregelt, was einen Mehraufwand von 270 Millionen Lei jährlich erfordert.

2. Der Personalstand wurde seit 1928 ständig vermindert, bis Anfang 1935 betrug der Rückgang insgesamt 32,8 %. Auf einen Kilometer Betriebslänge trafen am Schluß des Berichtszeitraums 7,39 Köpfe gegen 11,13 im Jahre 1928. Eine weitere Verringerung ist nicht mehr möglich.

3. Das Pensionsalter wurde auf regelmäßig 60 Jahre erhöht (bisher 57. Lebensjahr oder 30 Dienstjahre).

VII. Bauliche, Betriebs- und Verkehrsverbesserungen.

1. Neubau von Eisenbahnlinien.

Vor der Aufstellung des Arbeitsprogramms von 1928 war der Bau von vier neuen Linien begonnen worden.

a) Hiervon wurde eine vollendet: Die Linie Kischinew (Chişinău)—Sahaidac (45 km), die die Verbindung zwischen Bukarest und Kischinew über Galatz wesentlich verbessert.

b) Weiter gebaut wurde die Linie Kronstadt (Braşov)—Buzău (145 km), die Transsylvanien mit den rumänischen Donau- und Seehäfen und damit auch den Orient mit dem Occident durch eine neue Strecke verbinden soll. Die jetzt fertige Teilstrecke (30 km) ist für die Holzbeförderung wichtig. Der Rest der Linie wird noch 1,8 bis 3,6 Milliarden Lei kosten.

c) Der Bau der Linie Bumbeşti—Livizeni (30 km), die eine unmittelbare Verbindung zwischen Mitteleuropa und den rumänischen Donau- und Seehäfen schaffen sollte, und die Linie Ilva Mică—Vatra Dornei (75 km), die Transsylvanien unmittelbar mit der Bukowina verbinden sollte, mußte nach Fertigstellung verschiedener Kunstbauten wegen Mangels an Mitteln eingestellt werden.

   Der beabsichtigte Bau mehrerer anderer Linien mußte ebenfalls zurückgestellt werden.

2. Aus Mitteln der Anleihe wurden zahlreiche technische Verbesserungen am Oberbau, an Brücken, Signal- und Siche-

rungseinrichtungen, Bahnhof-, Fernsprech- und Telegraphenanlagen, an den Werkstätten und am Fahrzeugpark vorgenommen. Die Berichte enthalten ins Einzelne gehende Angaben über die verschiedenen Arbeiten, die aufgewandten Kosten und den gegenwärtigen Zustand der Anlagen. Verbesserungsbedürftig erscheinen dem Berichter namentlich noch die Sicherungseinrichtungen: weniger als die Hälfte der Bahnhöfe ist mit modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet, nur 30 km sind mit Streckenblock versehen.

3. Im Geschäftsjahr 1934/35 werden für 660 Millionen Lei neue Fahrzeuge beschafft, hiervon werden 200 Millionen von der Vermögensrechnung getragen, der Rest wird auf die beiden nächsten Betriebsjahre verteilt, die dadurch von vornherein schon stark belastet sind. 801 Lokomotiven, die zu alt oder zu schwach sind, sollen ausgeschieden werden. Das Durchschnittsalter der Lokomotiven war im Jahre 1933 noch 28,1 Jahre. Die neu zu beschaffenden Lokomotiven sollen typisiert werden.

Der Bestand an Güterwagen ist noch unzureichend. Hierdurch werden in der Hauptverkehrszeit Verzögerungen in der Beladung um durchschnittlich 8 Tage, manchmal aber bis zu 15 und 20 Tagen verursacht.

4. An betrieblichen Verbesserungen sind zu erwähnen:

a) Einführung des Dispatching-Systems auf 1350 km Streckenlänge,
b) Verbesserung des Wirkungsgrades der Lokomotiven, hierdurch trotz Verkehrssteigerung eine nennenswerte Verminderung der Zug- und Lokomotivkilometer und der Brennstoffkosten.

5. Von neuen oder geplanten Verkehrseinrichtungen sind hervorzuheben:

a) Vereinbarung zwischen Rumänien und Bulgarien über die Einrichtung eines Fährbootbetriebs auf der Donau zwischen Giurgiu und Rustschuk, wodurch der Verkehr zwischen Mitteleuropa einerseits und Bulgarien und der Türkei anderseits über Rumänien gefördert wird.
b) Bau der Donaubrücke in Pantschewo bei Belgrad und Verstärkung der einschlägigen rumänischen Eisenbahnlinie, wodurch die Verbindung zwischen Bukarest und Belgrad erheblich verbessert wird.
c) Verhandlungen mit Rußland über den Wiederaufbau der Brücke über den Dnjestr bei Tighina, die seit dem Weltkrieg zerstört ist. Der Bau wird wieder einen unmittelbaren Eisenbahnverkehr zwischen Rumänien und Rußland gestatten.
d) Einrichtung eines Freihafens für die Tschechoslowakei in Galatz.

Die australischen Bahnen im letzten Jahrfünft (1929/30—1933/34).

(Mit einer Karte.)

Der Bericht umfaßt einen Zeitraum, der in der Finanz- und Wirtschaftsgeschichte Australiens außerordentlich schwerwiegend war, vergleichbar nur dem Zusammenbruch der Landspekulationsperiode in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Aber damals spielte sich das australische Wirtschaftsleben einfacher und auf viel kleinerer Grundlage ab. Die Lage war nach außen weniger verwickelt, und die sich aus dem Zusammenschluß ergebenden Faktoren wirkten noch nicht mit.

Die Betriebswirtschaft der staatlichen Bahnen ist von diesen Verhältnissen stark beeinflußt. Die Staaten führen ihre Schwierigkeiten größtenteils auf die Verluste der Bahnen zurück, die unvermeidlich sind, solange nicht eine Bereinigung ihrer Kapitalverpflichtungen erfolgt.

Für Australien bilden die Eisenbahnen keine Einnahmequelle, weil sie unter zu ungünstigen Bedingungen arbeiten; die zu überwindenden Räume sind zu groß, die Bevölkerung zu ungünstig verteilt. Auf den Kopf der Bevölkerung hat Australien zwar die meisten Eisenbahnen von allen Staaten, aber der Kontinent umfaßt 7 730 850 qkm und hat nur 6 629 893 Bewohner (30. Juni 1933), d. s. 0,9 je qkm; etwa die Hälfte — 3,15 Mio — sind in den Großstädten zusammengedrängt.

In den Beziehungen zwischen Commonwealth und den Staaten stellt das Verkehrswesen ein schwieriges Problem dar, das seinen Ursprung in der Zeit hat, wo jeder der Staaten seine Bahnen nach eigenen Gesichtspunkten baute und betrieb. Die großen Erschließungspläne im Anfangsstadium der Kolonien konnten vom Privatkapital nicht finanziert werden. Die Höhe der Baukosten im Verhältnis zum voraussichtlichen Ertrag innerhalb absehbarer Zeit erforderte die Finanzierung durch den Staat. Beim Zusammenschluß (1901) war die Lage der Bahnsysteme infolge der willkürlichen Bauprogramme verwirrend.

Die Abkürzungen im Text bedeuten:

Q.	= Queensland.	V.	= Victoria.
N. S. W.	= Neu-Südwales.	S. A.	= Süd-Australien.
		W. A.	= West-Australien.

Ein besonders wichtiges Eisenbahnproblem ist das Verhältnis der Finanzen der Bahnen zu den allgemeinen Staatsfinanzen. Sie tragen wesentlich zu der schlechten Lage der Staatsfinanzen bei. Jede Maßnahme, die erstere auf feste Grundlagen stellt, wird auch zur Besserung der letzteren beitragen.

Die Bahnen litten besonders unter der Wirtschaftskrise. Eine gewisse Besserung bahnt sich an, das kommt auch in den letzten Jahresabschlüssen zum Ausdruck. Die Verluste verringerten sich. Der Reinverlust auf die Kapitalanlage betrug 1933/34 0,99 % und 1932/33 1,10 % gegen 2,76 % 1930/31 und 2,49 % 1929/30. Der Rückgang des Güter- und Personenverkehrs während der Krise zwang zur starken Herabsetzung der Betriebskosten, dadurch konnten die Bahnen in einigen Fällen Betriebsgewinne erzielen, aber die Verzinsung des Anlagekapitals brachte trotzdem erhebliche Verluste. Vielfach ist die Besserung der Finanzlage der Bahnen auf Kosten der erforderlichen Materialerneuerung erfolgt, eine Maßnahme, die sich nicht häufig und nur unter erhöhten zukünftigen Aufwendungen wiederholen läßt.

Betriebsverluste bei den Bahnen sind seit 1915 ständig eingetreten, in dem Jahrzehnt 1924/25—1933/34 betrugen sie (nach Abzug der Betriebskosten und der Verzinsung des Anlagekapitals) 52 869 446 £, im Jahre 1931/32 allein 9 439 620 £. Wenn Abnutzung und Erneuerung berücksichtigt würden, wäre der Verlust noch größer. Noch erstaunlicher ist das Verhältnis der Eisenbahnschuld zur öffentlichen Schuld, denn das Anlagekapital der Bahnen stellt etwa 40 % der gesamten Schuld des Bundes und der Staaten — ohne Kriegsschulden — dar. Die Kapitalanlage der Bahnen stieg von 276 114 845 £ i. J. 1925 auf 327 093 814 £ i. J. 1934, trotz einer zwangsweisen Kapitalherabsetzung bei den Bahnen von Queensland (1932) um 28 Millionen £, die aber durch neuen Kapitalaufwand in N. S. W., W. A. und Victoria zum Teil wieder aufgewogen wurde.

Das deutet auf beträchtliche Überkapitalisierung infolge der hohen Baukosten von Linien zur Erschließung des Landes, die keinen Gewinn abwerfen können. Eine angemessene Herabsetzung des Kapitals ist deshalb ein dringendes und viel erörtertes Problem, dessen Lösung aber bisher kaum Fortschritte gemacht hat.

Angesichts des Defizits der Staatsbahnen steht die Frage, wie die verschiedenen Verkehrssysteme am besten zu koordinieren sind, überall im Vordergrund. Die Notwendigkeit des Zusammenschlusses der Bahnen in irgendeiner Form ist oft betont. Eine Konferenz faßte 1932 Beschlüsse in diesem Sinne, aber infolge der Verschiedenartigkeit der Gesetzgebung und Verwaltung der Staaten wurden wenig praktische Ergebnisse er-

zielt. Im Juli 1934 befaßte sich eine neue Verkehrskonferenz mit dem Zusammenschluß der Bahnen und anderen Fragen, wie Einfluß der Finanzlage der Bahnen auf die Bundes- und Staatsfinanzen, Möglichkeit, die Bahnen auf eine gesündere Basis zu stellen, Erlaß des Zolls auf Treibstoff, der von den Bahnen für alle Zwecke, ausgenommen Kraftverkehr, verwendet wird, einheitliche Gütertarife innerhalb des Bundesgebiets, weitere Finanzierung der Grafton-Kyogle-South Brisbane-Linie, einheitliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse bei den Bahnen; Koordinierung der Verkehrseinrichtungen (Eisenbahn- und Kraftverkehr), Kontrolle des zwischenstaatlichen Verkehrs, Großlastkraftzüge und ihre zukünftige Stellung im australischen Verkehr, Treibstoffe, Straßenbaupolitik u. a.

Der Bundesverkehrsminister betonte die schlechte finanzielle Lage der Bahnen, deren „Betriebswert" sich auf der Grundlage ihrer Reineinnahmen plus einer Summe für Verzinsung auf etwa 174 Millionen £ belaufe, aber im Hinblick auf eine mögliche Besserung ihrer Finanzen mit 240 Millionen £ angenommen werden könne. Selbst in diesem Fall aber müssen etwa 112 Millionen des Anlagekapitals liquidiert werden. Nach seiner Überzeugung liege die Lösung in der Verschmelzung der Staatsbahnen zu einer National Railway Corporation. In diesem Fall könne das „tote Kapital" auf einen Fonds übertragen werden, der durch Einführung einer Steuer auf die Roheinnahmen aller Arten von Verkehrsunternehmen (Eisenbahn-, Luft-, Kraftverkehr, Küstenschiffahrt) und eine Treibstoffsteuer, die zusammen schätzungsweise 4 Mio £ ergeben würden, getilgt werden könne.

Die Hauptfrage, der Zusammenschluß, wurde den Regierungen zur Prüfung überwiesen. Die Konferenz befürwortete auch die Herabsetzung des Anlagekapitals auf den „Betriebswert". Die einige Tage später stattfindende Konferenz der Premierminister sollte Mittel und Wege zur Finanzierung dieses Vorschlags erwägen. Aber auch sie nahm den Beschluß nur zur Kenntnis, verschob die Prüfung der Verschmelzung, und ließ durch den Bundesminister erklären, daß es der Bundesregierung unmöglich sei, die vorgeschlagenen Beiträge ohne neue Besteuerung zu leisten. Unter heutigen Verhältnissen bestehe keine Aussicht auf finanzielle Hilfe des Bundes.

Neben der Überkapitalisierung wirken noch andere Faktoren einer gewinnbringenden Betriebsführung entgegen. Es sind dies die verschiedenen Spurweiten, der Wettbewerb anderer Transportmittel, wie Kraftwagen und Küstenschiffahrt, hohe Betriebskosten und mangelnde Zusammenarbeit der Staaten.

Die Entwicklung des australischen Eisenbahnsystems zeigt, daß die Anwendung verschiedener Spurweiten bei den Hauptlinien in den einzelnen Staaten ein ernster Fehler war. Die Notwendigkeit, die Reisenden an den Verbindungsstellen umsteigen zu lassen, Güter und Post umzuladen, verursacht Kosten, Verzögerungen und Unbequemlichkeiten, die sich mit zunehmendem Verkehr immer störender bemerkbar machen. Auch vom Standpunkt der Landesverteidigung sind die verschiedenen Spurweiten bedenklich. Schon im Februar 1911 tagte eine Konferenz unter Vorsitz des Verteidigungsministers, um festzustellen, inwieweit die Verkehrseinrichtungen die Beförderung von Truppen und Kriegsgerät beeinflussen würden.

Auf der 1686 Meilen langen Strecke Perth (W. A.)—Adelaide (S. A.) benutzt der Reisende vier verschiedene Züge, von Perth nach Melbourne sogar 5. Durchschnittlich macht der Spurwechsel einen Zugwechsel nach je 434 Meilen erforderlich. Die Post wird zwischen Adelaide und Fremantle dreimal, in Terowie, Port Augusta und Kalgoorlie umgeladen. Wenn S. A. zwischen Adelaide und Port Augusta einheitliche Normalspur hätte, wäre nur eine Umladung nötig. Die Frage der Vereinheitlichung der Spurweiten, jedenfalls auf den Hauptlinien, ist von Zeit zu Zeit zwischen Bundesregierung und Staaten beraten, so im Juli 1920. Im Februar 1921 empfahl eine Kommission nochmals die Annahme der Spurweite von 4′ 8½″ als Normalspur für Australien. Abhilfen, wie eine dritte Schiene, wurden als ungeeignet verworfen. Im November 1921 wurde dann in Melbourne die einheitliche Spurweite von 4′ 8½″ für Australien, als für die wirtschaftliche Entwicklung des Commonwealth wesentlich, beschlossen. Ein Anfang sollte auf der die kontinentalen Hauptstädte verbindenden Linie Brisbane (Q.)—Freemantle (W. A.) gemacht, und zu diesem Zweck die Umänderung der Teilstrecken mit breiter Spur in Victoria und S. A. auf Normalspur vorgenommen werden. Die Kosten wurden auf 21 600 000 £ veranschlagt. Die Gesamtkosten der Vereinheitlichung der Spurweiten in allen Staaten werden auf 57 200 000 £ geschätzt.

Auf Grund des Abkommens erhielt ferner die Teilstrecke Grafton (N. S. W.)—South Brisbane (Q.) der Linie Brisbane—Sydney die Normalspur von 4′ 8½″ und wurde am 27. Oktober 1930 dem Verkehr übergeben. Damit war der erste Schritt zur Vereinheitlichung der Spurweiten getan, allerdings mit recht ungünstigem finanziellem Erfolg.

Die Durchführung bestand in der Begradigung und Neuverlegung der Strecke Grafton—Kyogle und dem Bau einer neuen, 94,02 Meilen langen Linie von Kyogle (N. S. W.) nach South Brisbane (Q.). Die

Bundesregierung streckte die Kosten vor, welche zu $^1/_5$ von dem Bund, zu $^4/_5$ von den fünf Staaten gemeinsam getragen werden sollten. Da aber V., S. A. und W. A. dem Abkommen nicht beitraten, mußte die Bundesregierung auch ihre Quoten übernehmen. Bis zum 30. Juni 1933 beliefen sich die Gesamtaufwendungen des Bundes für diese Linie auf 4 371 000 £. Die Zinslasten im Betriebsjahr 1932/33 betrugen 205 435 £. Im gleichen Zeitraum war der Betriebsverlust auf der Seite von N. S. W. 38 877 £, während Q. einen Betriebsgewinn von 21 720 £ hatte. Außerdem leisteten N. S. W. 72 320 £ und Q. 27 082 £ an Zinszahlungen, den Rest der Zinsen von 106 033 £ trug der Bund. Trotz des Betriebsgewinns von 21 720 £ stellt die Linie eine schwere Belastung der Finanzen von Queensland dar, weil die Mindereinnahmen der anderen Linien infolge der Linienverkürzung 1932/33 rund 150 000 £ betrugen. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß die Auffassungen in den einzelnen Staaten über die Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Spurweiten auseinandergehen, und die Anregung, die damit verbundenen Arbeiten in ein nationales Programm zur Behebung der Arbeitslosigkeit aufzunehmen, abgelehnt wurde.

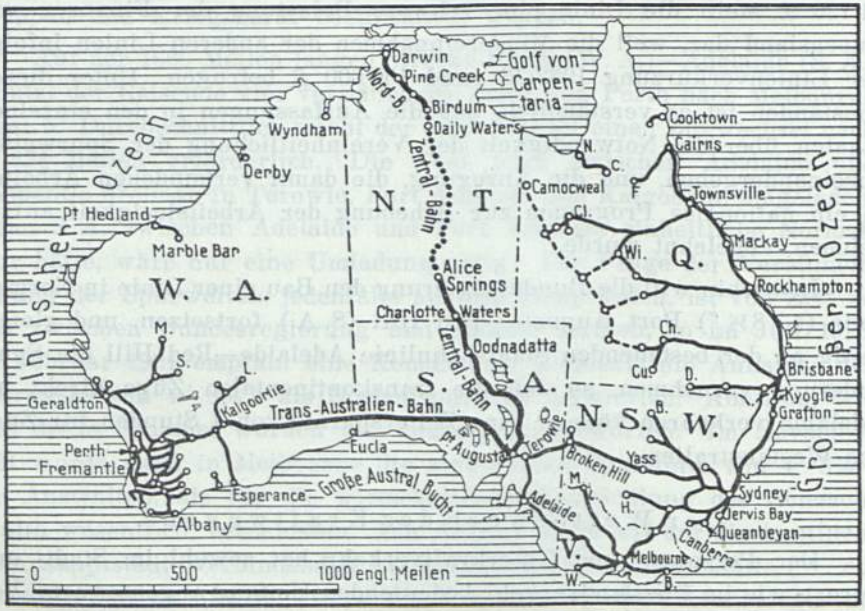
Immerhin will die Bundesregierung den Bau einer Linie in Normalspur (4′ 8½ ″) Port Augusta—Red Hill (S. A.) fortsetzen, und gleichzeitig an der bestehenden Staatsbahnlinie Adelaide—Red Hill die Spuränderung vornehmen, so daß die transkontinentalen Züge direkt bis Adelaide verkehren können, eine Zeitersparnis von 4 Stunden für Züge aus Westaustralien.

Der Wettbewerb des Kraftwagens.

Der Personen- und Güterkraftverkehr hat sowohl im Stadt- und Vorort- wie im Überlandverkehr bedeutenden Umfang angenommen. Vor der Einsetzung von Behörden mit Befugnissen zur Regelung dieses Verkehrs, insbesondere des Rechts, die Straßen zu bestimmen, auf denen Kraftverkehr gestattet ist, litten die Bahnen stark unter dem Wettbewerb. Durch die Genehmigungspflicht für Motor-Omnibuslinien und die Regelung des Lastkraftverkehrs ist dem unwirtschaftlichen Nebeneinander von Eisenbahn- und Motorverkehr auf paralliel oder in nächster Nähe voneinander laufenden Straßen Einhalt geboten. Die Genehmigung des Kraftverkehrs erfolgt nach dem Grundsatz, daß dieser Zubringer und nicht Wettbewerber der bestehenden und volkswirtschaftlich in erster Linie wichtigen — weil alle Güter befördernden — Eisenbahnen sein soll. Die aus der Genehmigungspflicht fließenden Einnahmen dienen vor allem der Unterhaltung und dem Neubau von Kraftverkehrsstraßen.

In einigen Staaten haben die Bahnen selbst in Ergänzung ihres Hauptverkehrs Kraftlinien eingerichtet, meist in der Absicht, dem Wettbewerb der privaten Unternehmen zu begegnen, und zum Schutz der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel.

Im Rechnungsjahr 1932/33 waren in ganz Australien 438 499 Personen-, 105 837 Lastkraftwagen und 72 896 Motorräder registriert. Auf je 1000 der Bevölkerung entfielen 82 Kraftfahrzeuge (ohne Motorräder). Registriergebühr und die Motorsteuer brachten 3 815 470 £, die Führerscheingebühren 303 909 £, zusammen 4 119 379 £.



Die Bundesbahnen.

Zu diesen gehören: 1. die Australische Nordbahn (North-Australia Railway), von Darwin nach Birdum, welche mit dem Nördlichen Territorium am 1. Januar 1911 von Südaustralien durch die Bundesregierung übernommen wurde; 2. die Australische Central-Bahn (Central-Australia Railway), Port Augusta—Oodnadatta (S. A.); 3. die Transkontinental-Bahn (Trans-Australian Railway) von Kalgoorlie (W. A.) nach Port Augusta (S. A.); 4. die Bahn im Bundeshauptstadt-Gebiet (Federal Capital Territory Railway) von Queanbeyan nach Canberra zur Verbindung der Hauptstadt mit dem Bahnsystem von Neu-Südwales. Durch Gesetz von 1917 sind diese Bundesbahnen dem bundesstaatlichen Eisenbahnkommissar unterstellt.

Netzlänge der Bundesbahnen am 30. Juni 1934.

Strecken in Betrieb:	Meilenzahl
Trans-Australische Bahn, Port Augusta (S. A.)—Kalgoorlie (W. A.)	1051,85
Zentral-Bahn, Port Augusta (S. A.)—Alice Springs	771,41
Nord-Bahn, Darwin—Birdum	316,50
Bundeshauptstadt-Bahn, Queanbeyan—Canberra	4,94
zusammen	2144,70
Strecken vermessen:	
Birdum—Daily Waters (Nördliches Territorium)	43,50
Kingoonya—Boorthanna (S. A.)	176,44
Canberra—Jervis Bay (Bundesgebiet)	140,22
Canberra—Yass (Bundesgebiet)	11,67
Daily Waters (N. T.)—Alice Springs (S. A.)	559,50
Port Augusta—Cristal Brook (S. A.)	69,25
Port Augusta—Red Hill—Adelaide	188,98
zusammen	1189,56

Versuchsweise vermessen:

Rocky Port (vorgesehener Tiefwasserhafen am Golf von Carpentaria) —Borroloola,

Borroloola—Anthony's Lagoon,

Daily Waters—Grenze von Queensland, etwa 44 Meilen südlich von Camoweal,

Newcastle Waters—Grenze von West-Australien.

Die Staatsbahnen:

Neu-Südwales. Das Defizit der Bahnen beträgt 1933/34 (1. Juli bis 30. Juni) 2 588 127 £ (1932/33: 3 360 482 £). Von dem Gesamtverlust stellen aber 1 061 428 £ Wechselkursverluste für Anleihe-Zinszahlungen dar, ein Debet, das die Bahnen vor 1931 nicht zu tragen hatten. Die Gesamteinnahmen waren um 515 134 £ geringer als 1932/33, aber die Herabsetzung der Betriebskosten (11 203 520 £) um 763 128 £ glich dies mehr als aus, der Betriebsgewinn (4 486 666 £) erhöhte sich um 247 994 £. Nach Abzug der Zinsen für Anleihen beträgt der Verlust 1 484 746 £. Die Regierung bewilligte den Bahnen einen zinsfreien Vorschuß von 3 300 000 £ verteilt auf drei Jahre und rückzahlbar in Jahresraten. Für 1934/35 waren davon 800 000 £ verfügbar, hauptsächlich für die Beschaffung von Dieseltriebwagen und Lastkraftfahrzeugen.

Victoria. Die Roheinnahmen waren mit 9 175 111 £ um 271 010 £ geringer als im Vorjahr, aber auch die Betriebskosten waren mit 6 241 505 £ (— 125 333 £ gegen Vorjahr) die niedrigsten seit 1919/20, ausgenommen 1931/32. Das Defizit beträgt nach Abzug von Betriebskosten und Anleihezinsen, aber ohne den Kursverlust für letztere, in London 248 130 £. Der Bericht besagt, daß alles getan sei, um den

Rückgang der Einnahmen aufzuhalten, aber ohne eine Besserung der Wirtschaftslage, insbesondere bessere Preise für Weizen, Vieh und Wolle keine Aussicht auf Beseitigung der Fehlbeträge sei.

Netzlängen der staatlichen und der dem öffentlichen Verkehr dienenden privaten Bahnen nach Spurweiten. 1933/34 (*1911/12*).

	Spurweiten						Gesamtlänge in Meilen
	5 ft 3 in = 1,58 m	4 ft 8½ in = 1,47 m	3 ft 6 in = 1,08 m	3 ft 0 in = 0,93 m	2 ft 6 in = 0,76 m	2 ft 0 in = 0,61 m	
Neu Süd-Wales	(*45.00*)	(*4013*)	(*40*)	—	—	—	(*4098*)
	—	6170,37	76,24	—	—	—	6246,61
Victoria	(*3551*)	—	—	—	(*122*)	—	(*3673*)
	4612,94	—	—	11,00	121,77	—	4745,71
Queensland	—	—	(*4522*)	—	—	(*111*)	(*4633*)
	—	68,82	6564,67	—	7,50	193,15	6834,14
Süd-Australien	(*626*)	—	(*1371*)	—	—	—	(*1997*)
	1451,24	597,86	1726,71	—	—	—	3775,81
West-Australien	—	—	(*3368*)	—	—	(*62*)	(*3430*)
	—	453,99	4614,73	—	—	—	5068,72
Tasmanien	—	—	(*653*)	—	—	—	(*701*)
	—	—	758,63	—	—	27,82	786,45
Bundeshauptstadt-Gebiet	—	—	—	—	—	(*48*)	—
	—	4,94	—	—	—	—	4,94
Nördl. Territorium	—	—	(*145*)	—	—	—	(*145*)
	—	—	489,73	—	—	—	489,73
Gesamt:	(*4222*)	—	(*10 099*)	—	(*122*)	(*221*)	(*18 677*)
	6064,18	7295,98	14 230,71	11,00	129,27	220,97	27 952,11

Entwicklung der Betriebslängen bei Staats-, Bundes- und Privatbahnen 1929/30—1933/34.

(Privatbahnen in Klammern)

	1929/30 Meilen	1930/31 Meilen	1931/32 Meilen	1932/33 Meilen	1933/34 Meilen
Bundesbahnen	2 145	2 145	2 145	2 145	2 145
Staat					
Neu Süd-Wales	5 974 (116)	6 044 (116)	6 126 (83)	6 164 (83)	6 164 (83)
Victoria	4 713 (25)	4 717 (25)	4 721 (25)	4 721 (25)	4 721 (25)
Queensland	6 447 (281)	6 529 (268)	6 558 (265)	6 566 (270)	6 566 (270)
Süd-Australien	2 536 (34)	2 529 (34)	2 529 (51)	2 529 (51)	2 529 (51)
West-Australien	4 111 (277)	4 180 (277)	4 235 (277)	4 338 (277)	4 360 (277)
Tasmanien	679 (141)	665 (141)	645 (141)	645 (141)	645 (141)
	26 605 (874)	26 809 (861)	26 959 (842)	27 108 (847)	27 130 (847)

Die von der Regierung ab 1. Juli 1933 für Wolle, und ab 7. September 1933 für Vieh angeordnete Tarifermäßigung brachte keinen erhöhten Verkehr, es wurde weniger Wolle verfrachtet als im Vorjahr. Zu dem Betriebsverlust trug auch eine Lohnerhöhung der Angestellten um insgesamt 60 000 £ bei. Die notwendige Unterhaltung des Materials wurde auf Kosten kommender Jahre auf ein Mindestmaß beschränkt. Die von der Regierung ausgeworfenen Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gestatteten teilweise Verbesserung des Unterbaues. Gegenüber einer Abordnung von Farmern, die Frachtermäßigungen wünschten, sprach sich der Minister für eine Herabsetzung des Anlagekapitals der Bahnen um 25 000 000 £ aus.

Gesamtübersicht der Betriebsrechnung 1929/30—1933/34.

Staats- und Bundesbahnen (ohne Privatbahnen)	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
Betriebene Streckenlänge engl. Meilen	26 605	26 809	26 959	27 108	27 130
Brutto-Einnahmen £	45 778 000	38 985 000	37 580 000	37 999 000	37 295 000
Betriebsausgaben £	37 996 000	31 728 000	28 142 000	27 469 000	26 916 000
Geleistete Zugmeilen . Anzahl	69 775 000	64 753 000	63 832 000	63 557 000	63 628 000
Beförderte Personen	363 823 000	312 554 000	302 870 000	314 840 000	327 071 000
Beförderte Fracht t	31 101 000	26 547 000	26 071 000	26 922 000	26 880 000
Prozent der Betriebsausgaben zu Roheinnahmen %	77,64	83,00	81,31	72,29	72,17
Nettoverlust an der Kapitalanlage .%	— 2,49	— 2,76	— 1,66	— 1,10	— 0,99

Süd-Australien. Die Bahnen weisen für 1933/34 an Einnahmen 2 570 830 £ (1932/33: 2 744 741 £) und an Betriebskosten 2 036 110 £ (1 986 167 £) aus, so daß sich nach Abzug von 1 375 438 £ (1 446 646 £) für Zinsen und Tilgung ein Defizit von 840 711 £ (688 072 £) ergibt. Die Kapitalanlage für Bahnbauten und rollendes Material betrug am 30. Juni 1934 27 782 787 £ (gegen Vorjahr plus 6417 £). Der Zinsendienst für alle, jetzt durchweg 4½prozentigen Anleihen betrug 1 245 628 £ (1932/33: 1 318 019 £); darin sind 157 001 £ für Kursverluste enthalten.

Die Verwendung von Dieseltriebwagen und elektrischen Lokomotiven nimmt zu. Während die beförderte Menge von Mineralien (605 592 t) gegen das Vorjahr um 26 546 t zunahm, ging der Weizentransport um 314 486 t auf 487 363 t und der von Wolle von 32 558 t auf 29 780 t zurück. An Schafen wurden 1 843 545 oder 404 146 mehr als im Vorjahr verladen.

Betriebsrechnung für alle öffentlichen australischen Bahnen (Bundes-Staatl. und Privatbahnen Australiens).

Rechnungsjahr 1932/33, endend 30. Juni 1933 (nach Official Yearbook of the Commonwealth of Australia Nr. 27/1934 Seite 156).

Betriebsfaktoren	Bundesbahnen	Staatsbahnen	Privatbahnen	Gesamtsumme für Australien
Netzlänge am 30. VI. 1933 engl. Meilen	2144,70	24963,07	844,34	27952,11
Kapitalanlage gesamt . . £	15 544 745	309 986 574	5 113 409[1]	330 644 728
Baukosten je Meile . . . £	7 248	12 418	6 056[1]	11 829
Brutto-Einnahme . . . . £	308 452	37 691 541	542 475[2]	38 542 468
Brutto-Einnahme je Zugmeile . . . . . d	135,27	143,56	133,47	143,34
Betriebsausgaben . . . . £	347 801	27 175 672	347 096[2]	27 870 569
Betriebsausgaben je Zugmeile . . . . . £d	152,53	103,51	85,40	103,65
Rein-Einnahmen . . . . £	— 39 349	10 515 869	195 379[2]	10 671 899
Rein-Einnahmen je Zugmeile . . . . . d	— 17,26	40,05	48,07	39,69
Gefahrene Zugmeilen engl. Meilen	547 246	63 010 011	975 457	64 532 714
Beförderte Personen Anzahl	81 339	314 758 638	983 097	315 823 074
Beförderte Gütermengen . t	105 401	26 816 299	1 652 370	28 574 070
Durchschnittszahl der Angestellten	1 094[4]	91 534[4]	942[2 3]	93 570
Durchschnittslohn. . . . £	222	208	221	208

[1] ausschl. der Kapitalanlage für 166,65 engl. Meilen Privatbahnlinien, für welche keine Angaben vorliegen.
[2] unvollständig.
[3] Zahl der Angestellten am 30. Juni 1932.
[4] ausschl. des Baupersonals.

West-Australien. Betriebseinnahmen von 2 919 315 £, Ausgaben von 2 186 506 £ und der Zinsendienst von 1 998 453 £ ergaben 1933/34 einen Verlust von 275 644 £ (1932/33: 175 681 £). Dieses ungünstige Ergebnis ist auf die stark verminderte Verfrachtung von Weizen und Superphosphat, Sonderausgaben für Unterhaltung, den Wettbewerb des Kraftverkehrs, die Wiederherstellung der seit 1931 aufgegebenen 44-Stunden-Woche und den Financial Emergency Act 1934, der den Bahnen für die Zeit von November 1933 bis Juni 1934 zusätzliche Ausgaben von 32 000 £ auferlegte, zurückzuführen. Der Transport von

Staatsbahnen, Einzelheiten der Betriebsrechnung im Jahre 1933/34.

	Bundesbahnen	N.S.W.	Victoria	Queensland	S. A.	W. A.	Tasmanien	Gesamt
Betriebslänge des Netzes Meilen	2 145	6 164	4 721	6 497	2 529	4 360	645	27 061
Einnahmen:								
1. Personen-, Post-, Paketverkehr[1]. . . . . £	115	6 353	3 905	2 039	652	689	128	13 881
2. Güterverkehr (einschl. leb. Vieh u. Mineralien[1] £	143	7 821	4 572	4 080	1 768	2 059	248	20 691
3. Sonst. Verkehr[1] . . £	73	717	699	[3]	150	171	11	1 821
Gesamt-Einnahmen[1] . £	331	14 891	9 176	6 119	2 570	2 919	387	36 393
Betriebskosten[1].	377	11 203	5 953	4 402	2 036	2 187	385	26 543
Zugmeilen[1]	551	25 173	15 311	11 043	4 930	5 521	1 137	63 666
Einnahmen je Zugmeile	12 sh 0 d	11 sh 10 d	12 sh 0 d	11 sh 1 d	10 sh 5 d	10 sh 7 d	6 sh 10 d	11 sh 5 d
Ausgaben je Zugmeile .	13 sh 8 d	8 sh 11 d	7 sh 9 d	8 sh 0 d	8 sh 3 d	7 sh 11 d	6 sh 9 d	8 sh 4 d
Prozentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen	114,01	75,24	64,88	71,96	79,20	74,90	99,43	72,94
Beförderte Personen[1] . .	88	142 520	131 367	22 608	16 271	12 102	1 789	326 943
Beförd. Kohlen u. Koks[1] t	4	5 287	218	544	128	533	269	6 983
Sonstige Mineralien[1] . t	—	1 041	[4]	385	614	390	[2]	2 430
Beförd. lebendes Vieh[1] t	38	721	587	317	119	93	21	1 896
Sonst. Güterverkehr[1] . .	47	4 315	5 065	2 906	1 304	2 196	299	16 132
Beförd. Gesamtfracht[1]. .	89	11 364	5 870	4 152	2 165	3 212	589	27 441

[1] Angaben in Tausend.

[2] in die Kohlen- und Koksbeförderung einbegriffen.

[3] in den Personen- und Güterverkehr einbegriffen.

[4] in sonstige Güterbeförderung einbegriffen.

Weizen ging von 1 041 000 t im Jahre 1932/33 auf 788 000 t, der von Superphosphat von 217 852 t auf 207 706 t und der von Wolle von 21 464 t auf 19 470 t zurück, obwohl die Tonnenmeilenzahl um 208 000 Tonnenmeilen zunahm, ein Zeichen, daß der verlorene Verkehr auf die Farmen in der Nähe der Städte entfiel. Der Holztransport nahm um 90 000 t und um 10 Millionen Tonnenmeilen zu.

Staatsbahnen, Einzelheiten der Betriebsrechnung 1934/35.

	Bundesbahnen	N.S.W. [5]	Victoria	Queensland	S. A.	W. A.	Tasmanien	Gesamt [6]
Betriebslänge des Netzes Meilen	2 145	—	4 721	6 497	2 529	4 358	645	20 895
Einnahmen aus:								
1. Personen-, Postpaketverkehr [1] . . . . . £	135	—	4 088	2 128	658	733	133	7 875
2. Güterverkehr einschl. Vieh u. Mineralien [1] £	135	—	4 556	4 940	1 859	2 405	255	14 150
3. Sonstige Güter [1] . . £	76	—	777	([3])	152	174	13	1 192
Gesamt-Einnahmen [1] . £	346	—	9 421	7 068	2 669	3 312	401	23 217
Gesamt-Ausgaben [1] . . £	380	—	6 183	5 000	2 250	2 383	418	16 614
Zugmeilen [1]	536	—	15 536	12 870	5 080	6 025	1 233	41 280
Einnahmen je Zugmeile .	12 sh 11 d	—	12 sh 2 d	11 sh 0 d	10 sh 6 d	11 sh 0 d	6 sh 6 d	11 sh 3 d
Kosten je Zugmeile . .	14 sh 2 d	—	8 sh 0 d	7 sh 9 d	8 sh 10 d	7 sh 11 d	6 sh 9 d	8 sh 1 d
Prozentsatz der Ausgaben zu Einnahmen %	109,83	—	65,63	70,73	84,28	71,95	104,22	71,55
Personen befördert [1] Anzahl	98	—	143 688	24 250	16 660	12 876	2 134	199 706
Kohlen- und Koksbeförderung [1] . . . . t	5	—	251	604	121	575	369	1 925
Sonstige Mineralien befördert [1] . . . . . t	1	—	[4]	593	676	428	[2]	1 698
Lebendvieh befördert [1] t	22	—	608	423	118	100	22	1 293
Sonst. Güter befördert [1] t	60	—	5 151	3 220	1 432	2 355	315	12 533
Gesamte Fracht [1] . . . t	88	—	6 010	4 840	2 347	3 458	706	17 449

[1] Angaben in Tausend.
[2] in Kohlen- und Koksbeförderung eingeschl.
[3] in Personen- und Güterbeförderung eingeschl.
[4] in die sonstige Güterbeförderung eingeschl.
[5] Angaben liegen nicht vor.
[6] ausschl. N.S.W.

Die Annahme des Act to provide for the Improvement and for Co-ordination of Means and Facilities for Transport am 4. Januar 1934 brachte die langerwartete Regelung des Kraftverkehrs. Er sichert die Vormachtstellung der Eisenbahn als allgemeines Verkehrs- und Beförderungsmittel der produzierenden und verarbeitenden Industrien gegenüber dem Kraftverkehr, der nur hochwertige Güter befördert.

Queensland. Der Überschuß im Jahre 1933/34 beträgt nach Abzug der Betriebsausgaben und der Zinsen für das Anleihekapital 170 419 £ (73 217 £). Dieses Ergebnis ist eine Folge der zwangsweisen Herabsetzung des Anlagekapitals um 28 000 000 £ auf Grund des Railway Capital Indebtness Reduction Act of 1931. Dadurch verminderte sich die Kapitalanlage für Bahnbau und rollendes Material auf 34 389 657 £ am 30. Juni 1934 (1933: 34 098 724 £) und 59 497 495 £ im Jahre 1931 vor der Herabsetzung.

Obwohl durch den State Transport Act of 1932 ein bedeutender Schritt vorwärts getan ist in der Koordinierung von Eisenbahn- und Kraftverkehr, leiden die Einnahmen der Bahnen dennoch unter dem Wettbewerb des Kraftverkehrs, weil inzwischen der Preis für Treibstoff um 8 d je Gallone gefallen ist, und einen vielfach an der Grenze der Rentabilität angelangten Kraftverkehr wieder aufleben läßt.

Viel Sorge macht der Verwaltung die Zahl der blinden Passagiere, die sich infolge der Krise stark erhöht hat. Abgesehen davon, daß z. B. 1932/33 fünf solcher Personen beim Auf- und Abspringen getötet wurden, findet eine erhebliche Beraubung und Beschädigung der beförderten Waren durch diese statt. 1932/33 wurden 2794 solcher Personen festgestellt, die nach dem Vagrants, Gaming and Other Offences Act mit Geldstrafen bis zu 20 £ (außer Entrichtung des Fahrpreises) oder sechs Monaten Gefängnis — oder beides — bestraft werden.

Tasmanien. Der Verlust betrug 1933/34 242 242 £ gegen 256 140 £ im Vorjahr.

Die Bundesbahnen wiesen 1933/34 einen Verlust von 487 949 £ gegen 492 475 £ aus.

Privatbahnen.

Die Mehrzahl der Privatbahnen dient dem Holz-, Zuckerrohr-, Kohlen- usw. -Transport, eine geringe Zahl sind für den Personenverkehr oder den öffentlichen Verkehr bestimmt. In vielen Fällen ist die Fahrbahn unbeschottert und leicht zu entfernen. Die nachstehende Tabelle umfaßt nur solche Privatbahnen, die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienen.

1932/33.

Staat	Anzahl der Privatbahngesellschaften, die Jahresberichte einsandten	Streckenlängen engl. Meilen	Kapitalanlage £	Roh-Einnahmen £	Betriebskosten £	gefahrene Zugmeilen Meilen
Neu Süd-Wales . . .	7	82,70	1 286 914	267 992	175 464	453 977
Victoria	2	24,94	93 574	11 494	6 805	20 024
Queensland	13	267,63	600 825	38 773	32 181	110 634
Süd-Australien . . .	1	50,51	Keine Angaben	Keine Angaben	Keine Angaben	37 310
West-Australien . . .	1	277,00	2 235 783	156 705	77 037	237 045
Tasmanien	4	141,56	896 313	67 511	55 609	116 467
Zusammen . .	28	844,34	5 113 409	542 475	347 096	975 475

Staat	Zahl der Reisenden Anzahl	beförderte Gütermengen usw. t	Zahl der Angestellten Anzahl	Lokomotiven Anzahl	Personenwagen Anzahl	sonstige Fahrzeuge Anzahl
Neu Süd-Wales . . .	889 142	571 512	406	46	7	729
Victoria	12 469	34 038	22	5	4	35
Queensland	13 459	214 538	71	24	16	456
Süd-Australien . . .	300	644 526	30	7	1	188
West-Australien . . .	30 701	121 432	238	23	23	488
Tasmanien	37 026	66 324	175	21	19	298
Zusammen . .	983 097	1 652 370	942	126	70	2194

W. Paschen.

Kleine Mitteilungen.

Der Stand der Elektrifizierung der französischen Bahnen Anfang 1936. (Mit einer Übersichtskarte.) Die Elektrifizierung der französischen Bahnen ist fast ausschließlich ein Werk der Nachkriegszeit. Vor dem Kriege waren nur zwei kleinere Strecken der MIDI und zwei Staatsbahnlinien im Pariser Vorortverkehr, Paris (Invalides)—Versailles-R.-G., diese seit der Weltausstellung 1900, und Paris (Quai d'Orsay)—Juvisy der Orléansbahn elektrifiziert. Beide werden durch eine dritte Stromschiene gespeist, die unter 600 Volt Spannung steht.

Der heutige Stand der Gesamtelektrifizierung ist folgender: Die Orléans-Gesellschaft betreibt, außer den Vorortlinien Paris (Quai d'Orsay)—Juvisy und Paris (Quai d'Orsay)—Orly, die Hauptlinien Paris—Orléans—Vierzon—Brive, insgesamt 651 km. Die Strecke Tours—Bordeaux ist in der Ausführung begriffen.

Die MIDI elektrifiziert ihr Netz schrittweise weiter. 1932 wurde die Strecke Béziers—Neussargues, 1934 Bordeaux—Pointe-de-Grave und 1935 Montauban—Sète für den elektrischen Betrieb eröffnet.

Der folgende Abschnitt wird die Elektrifizierung der Hauptstrecke Montauban—Bordeaux der großen Transversale Bordeaux—Sète sein, weiter die Strecke Montauban—Brive. Damit wird das elektrifizierte Netz der MIDI auf rund 2500 km anwachsen.

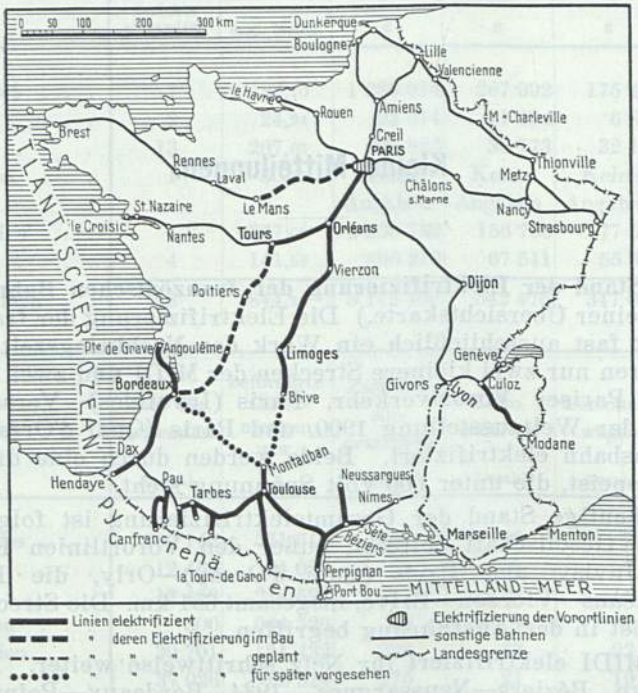
Die Staatsbahn betreibt folgende Vorortlinien elektrisch:

Paris (Invalides)—Versailles, R.-G.,
Paris (Montparnasse)—Versailles, R.-G.,
Paris (Saint Lazare)—Versailles, R.-G.,
Paris (Saint Lazare)—Saint Germain,
Saint Cloud—Saint Nom-la-Bretèche.

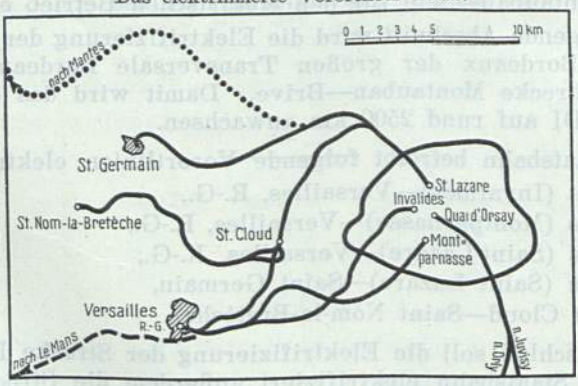
Den Abschluß soll die Elektrifizierung der Strecke Paris—Mantes bilden. Die Staatsbahn elektrifiziert außerdem die Strecke Paris—le Mans, 211 km, die Anfang 1937 in Betrieb genommen wird. Diese Linie ist auch technisch insofern bemerkenswert, als der Vorortverkehr bis Rambouillet mit elektrischen Schnelltriebwagen auf drei Fahrgestellen betrieben wird. Die Züge sollen nur an Hauptstationen halten, die Zwischenstationen erhalten Zubringerverkehr mit leichten Triebwagen.

Die P.-L.-M. betreibt nach wie vor nur die Linie Culoz—Modane elektrisch. Die Elektrifizierungspläne der Ostbahn sind nicht aufgegeben, aber ihre Durchführung wurde zunächst verschoben.

Der Stand der Elektrifizierung der französischen Bahnen Anfang 1936.



Das elektrifizierte Vorortnetz Paris.



Der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie für den Zugbetrieb ist von 780 Mio kWh i. J. 1929 auf 875 Mio kWh i. J. 1933 und heute rund 1 Milliarde kWh gestiegen. Die jetzt im Gang befindlichen Elektrifizierungen werden einen zusätzlichen Strombedarf von 100 bis 150 Mio kWh bringen.

Der elektrische Zugbetrieb bedingt also einen wesentlich erhöhten Bedarf an Kraft. Der elektrische Zug hat gegenüber der Dampfkraft in technischer Beziehung manches für sich, finanziell aber wirkt er sich — abgesehen von einigen besonders liegenden Fällen — nur auf Linien mit starkem Verkehr, wo die hohen Anlagekosten durch verminderte Betriebskosten ausgeglichen werden, günstig aus.

Die künftige Entwicklung der Elektrifizierung in Frankreich scheint in erster Linie von wirtschaftlichen Faktoren abzuhängen, deren Gestaltung heute nicht vorherzusehen ist. Auch Fragen der Landesverteidigung sprechen mit, besonders die Notwendigkeit, für den Kriegsfall eine ausreichende Zahl von Dampflokomotiven zur Verfügung zu haben.

Andererseits stellen die Verbindung der Wasser- und Kohlenkraftwerke untereinander und die Ausdehnung eines Hochspannungsnetzes über ganz Frankreich, welches eine wirtschaftliche Ausnutzung der Kohle in unmittelbarer Nähe der Gruben wie die der Wasserkräfte im Bergland gestatten, günstige Faktoren für die weitere Elektrifizierung der Bahnen dar. *W. Paschen.*

Eröffnung der ersten Drahtseilbahn in den Polnischen Karpathen. Für Skiläufer sowie für Turisten, die nicht geübte Bergsteiger sind, ist das Besteigen der Tatra infolge der steilen Felswände und steinigen Pfade schwierig. Darum hat man dieses Gebiet durch den Bau einer Drahtseilbahn erschlossen. Sie führt von dem dicht bei Zakopane gelegenen Kuznice nach dem die schönste Aussicht gewährenden Gipfel, dem „Kasprowy Wierch", bis zu einer Höhe von 1987 m ü. d. M. Durch diese Bahn, die innerhalb weniger Monate im wahrhaft „amerikanischen Tempo" hergestellt wurde, wird Zakopane, der berühmte klimatische Kurort am Fuß des Tatra-Gebirges, direkt mit dem Mittelpunkt des Gebirges verbunden. Ende Februar ist diese erste Drahtseilbahn im polnischen Teil des Tatra-Gebirges eröffnet worden.

Der Weg der Bahn Kuznice—Kasprowy Wierch besteht aus zwei voneinander unabhängigen Abschnitten, von denen der erste, welcher bei der Talstation Kuznice beginnt, über die östlichen Abhänge des Bystrawasserfalltales zum Kasprowatal und zur Myslenickie Turnie führt. Hier beginnt der im Winkel zum ersten Abschnitt liegende zweite Teil, der auf dem Kasprowy Wierch endet. Die Mittelstation, auf der die Fahrgäste umsteigen müssen, liegt 325 m über der Talstation. Der Höhenunterschied zwischen dem Tal- und dem Bergbahnhof beträgt 930 m.

Bei einer Gesamtlänge von rund 4200 m ist diese Seilschwebebahn die modernste und eine der längsten in Europa. (Die größte Seilschwebebahn der Erde mit 97 km Länge befindet sich in der südamerikanischen Republik Kolumbien.)

Die Bahn besteht aus zwei gleichen und parallellaufenden, auf der mittleren und oberen Station verankerten Drahtseilen. Die Tragseile laufen in gewissen Abständen über Türme. Die letzte und größte Stei-

gung vor der Bergstation wird in einer Spannweite von etwa 900 m stützenlos überwunden. Auf der unteren Station in Kuznica befindet sich das Spannwerk mit einem 45 t schweren Gegengewicht für jedes Seil. Die aus 114 Drähten bestehenden Tragseile haben einen Durchmesser von 48 mm. Die Tragfähigkeit der Seile beträgt 238 000 kg, die der Wagen 30 000 kg. Auf jedem Tragseil fährt ein Wagen. Beim Steigen des einen Wagens geht der andere nieder. Die Wagen, die durch Zugseile bewegt werden, besitzen selbsttätige Bremsen, die im Falle des Reißens der Zugleine automatisch das Tragseil ergreifen und den Wagen anhalten. Der zwölfeckige Wagen, welcher 30 Fahrgäste aufnehmen kann, bewegt sich mit einer Geschwindigkeit von 18 km in der Stunde. Die Fahrzeit für den ganzen Weg beträgt 18 Minuten.

Zum Bau der Drahtseilbahn wurden polnische Rohstoffe aus der „Pilsudski-Hütte" verwendet. Die Ausarbeitung des gesamten Bauprojekts lag in den Händen der Leipziger Firma A. Bleichert, die Bauausführung in Händen der Danziger Werft.

Von der Bergstation aus genießt man das Panorama auf das weite Tal der „Stawy Gasienicowe". Die Drahtseilbahn wird für die Erschließung des Touristenverkehrs im Tatragebirge eine außerordentliche Bedeutung gewinnen und damit auch wirtschaftlich zum Erfolg werden.

Pausin.

Die Südmandschurische Eisenbahn im Jahre 1935. Das Japan Manchoukuo Yearbook (Tokio 1936, vorhanden im Hamburgischen Weltwirtschaftsarchiv) war bereits in den ersten Monaten des Jahres 1936 in der Lage, eine eingehende Darstellung der gesamten Verhältnisse Manschukuos im Jahr 1935 zu geben, unter denen neben Landwirtschaft, Industrie, Handel, Finanzwesen, kulturellen und politischen Verhältnissen auch das Verkehrswesen des Landes einer längeren Betrachtung unterzogen wird.

Träger nicht nur des Eisenbahnwesens, sondern sozusagen des gesamten Verkehrswesens ist die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft (SME.). Seit einem Vierteljahrhundert ist diese das Bollwerk japanischer wirtschaftlicher und politischer Interessen, sie hat eine ähnliche Rolle gespielt wie die East India Company bei der Erschließung Indiens. Es ist interessant, in der Zeitschrift Industrial Expansion of Japan and Manchoukuo (Tokio 1935) zu lesen, daß Präsident Roosevelt einst versucht hat, den fortschreitenden japanischen Einfluß dadurch zu beeinträchtigen, daß er die SME. zu einer internationalen Institution unter der Leitung Harrimans machen wollte, die von Japan, Rußland, England, Deutschland und Frankreich gemeinsam betreut werden sollte. Der Versuch schlug fehl. Die Bedeutung der SME. stieg noch weit mehr seit der Errichtung des neuen Staats Manschukuo, da die Bahn direkt oder indirekt durch Beteiligungen mit der Kontrolle zahlreicher anderer Unternehmungen betraut wurde, so der Staatsbahnen, Gruben und Hafenanlagen usw. sowie fast des gesamten anderen Verkehrswesens. Die

Mandschurei ist ein Land, das ein erfolgreiches Betätigungsfeld nur großen Unternehmungen mit großem Kapital eröffnet, der kleinere selbständige japanische Kaufmann kann sich gegen die chinesische Konkurrenz nicht halten. So finden wir eine Anzahl größter Unternehmungen in der Mandschurei und eine der ganz großen ist die SME. Sie wurde 1906 durch Kaiserliche Verordnung als japanisches halbstaatliches Unternehmen errichtet und übernahm den Betrieb unter schwierigen Umständen, die Brücken waren im russisch-japanischen Krieg zerstört, das rollende Material war zerstört oder verschleppt, die russische Breitspur mußte auf die japanische umgestellt werden usw.

Das Verkehrswesen der Mandschurei hat in den letzten Jahren wesentliche Fortschritte gemacht, das Land liegt zur Hauptsache in einer großen Ebene und gestattet einen leichten Verkehr auf Straße und Schiene. Das Eisenbahnnetz beläuft sich zur Zeit auf etwa 8000 km, das Land verfügt über 5500 km mit Auto befahrbare Straßen. Durch ein Übereinkommen zwischen Manschukuo und Japan ist die Verwaltung der Staatsbahnen in die Hand der SME. gelegt, sie leitet durch ihre vier Büros in Hsinking, Mukden, Taonan und Harbin das gesamte Eisenbahnwesen. Der Vertrag wird als für beide Teile vorteilhaft in bezug auf die künftige Entwicklung der Staatsbahnen und in bezug auf die Vereinheitlichung der Verhältnisse auf allen Bahnen Manschukuos angesehen, da er die Ausnutzung der Erfahrungen der SME. gestattet. Das Netz ist seit Errichtung des neuen Staats bereits um 2200 km gewachsen und belief sich nach dem Stand Mitte 1935 einschließlich der von Rußland erworbenen Nordmandschurischen Bahn (frühere Ostchinesische Bahn) auf 8143 km. Davon sind 6672 km Staatsbahnen, 1129 km Strecken der SME. und 342 km Privatbahnen. Zwecks Entwicklung eines geregelten Autoverkehrs haben die Staatsbahnen 1932 eine besondere Kraftwagenabteilung geschaffen, deren Aufgabe es ist, Autolinien als Vervollständigung des Staatsbahnnetzes einzurichten. Die Eisenbahnen sind auch an der Fortbildung des Luftverkehrs beteiligt und nach Besitzergreifung des Landes durch Japan hat die Regierung auch die Flußschiffahrt auf den Flüssen Amur, Sungari, Liao, Nonni und Yalu unter den Einfluß der Staatsbahnen gestellt, um auf diese Weise eine Einheitlichkeit des gesamten Verkehrswesens sicherzustellen.

Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr der SME. ist in den letzten Jahren stark gestiegen, der Personenverkehr ist seit 1931 von 6,3 Mio. auf 13,78 Mio. Fahrgäste in 1934/35, der Güterverkehr von 15,4 auf 21,67 Mio. t angewachsen. 1934/35 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 23,33 Mio., aus dem Güterverkehr 101,48 Mio. Goldyen. Der Gesamtüberschuß (Bahnen, Hotels, Häfen, Kohlengruben, Ölgewinnung usw.) wird auf mehr als 46 Mio. Goldyen beziffert.

Die SME. hat sich die Pflege des internationalen Verkehrs besonders angelegen sein lassen, im Personen- und Güterverkehr sind Durchtarife mit anderen Bahnen und Schiffahrtlinien nach China, Japan, Europa und Amerika eingeführt. Sie hat in den Personenfahrpreisen seit 1930 das kilometrische System eingeführt, die Fahrpreise betragen zur Zeit 4,4 Sen in der 1. Klasse, 2,8 Sen in der 2. Klasse und 1,5 Sen in der 3. Klasse, für Benutzung der Schnell- und Eilzüge werden Zuschläge

erhoben. Das Gütertarifsystem ist einfach ausgestaltet, alle Güter werden in vier Klassen eingeteilt:

1. Klasse: Arzneimittel, Seidenwaren usw.
2. „ Baumwollwaren, Leder, Pelzwaren usw.
3. „ Zucker, Ölkuchen, Kaoliang usw.
4. „ Kohlen, Holz, Ziegel usw.

Gefahrbringende und andere Spezialgüter unterliegen einem Zuschlag von 30 bis 100% zur Klasse 2.

Der Stückguttarif je 100 kg ist folgender:

km	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
	Sen	Sen	Sen	Sen
1—150	650	520	390	260
151—300	625	500	375	250
301—600	600	480	360	240
601 und mehr . . .	575	460	345	230

Wagenladungen werden zu folgenden Sätzen je Kilo befördert:

km	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.
	Sen	Sen	Sen	Sen
1—150	4,300	3,440	2,580	1,720
151—300	4,125	3,300	2,475	1,650
301—600	3,950	3,100	2,370	1,580
601 und mehr . . .	3,775	3,020	2,265	1,510

(1 Yen = 100 Sen = 2,0925 RM).

Ein sehr interessantes Kapitel bilden die japanischen Bahnneubauten in Manschukuo. Sie haben wesentliche Landesteile Manschukuos wirtschaftlich erschlossen, vor allem ist dies bei der Strecke Harbin—Lafa der Fall, durch welche die neuen Häfen Yuki, Rashin und Seishin am Japanischen Meer vom Innern und besonders vom Norden her leicht erreichbar wurden. Die von Japan betonte wirtschaftliche Note der Neubauten mag zutreffen, sie lassen aber darüber hinaus noch eine andere Seite erkennen und das ist einmal die Absicht, den russischen Hafen Wladiwostok aus seiner bisherigen Stellung als Ausfalltor der Mandschurei zu verdrängen, womit gleichzeitig die Bedeutung der Strecke Harbin—Pogranitschnaja—Wladiwostok der ehemaligen Ostchinesischen Bahn herabgesetzt wurde, zum andern haben die Neubauten strategische Bedeutung. Diese Tatsache hat vor allem der russischen Presse Veranlassung zu vielen Erörterungen über den militärischen Charakter gegeben. Die Strecken dringen bis zum Norden an die russische Grenze am Amur vor und bilden sowohl hier als in der Richtung nach Westen von Rashin Hafen nach Tumen—Lafa—Hsinking—Solun neue Aufmarschmöglichkeiten gegen Rußland. Russischerseits wurde erst kürzlich auf einen neuen Plan aufmerksam gemacht, eine weitere Neubaulinie von Anduna nach Hailun (413 km) zu legen, auch hier übernimmt die SME. wieder die Führung und hat Ingenieure zur Vornahme der Vorarbeiten entsandt.

In den Beziehungen Rußlands zu Manschukuo und Japan ist das bedeutendste Ereignis der letzten Jahre der Verkauf der sowjetischen Rechte an der Ostchinesischen Bahn an den Staat Manschukuo. Die Verhandlungen wurden im Juni 1933 in Tokio eröffnet und nach 19 Monaten, in denen sie oft durch militärische und politische Zwischenfälle gefährdet waren, im März 1935 abgeschlossen. Über den Gang der Verhandlungen, angefangen vom ersten Gedankenaustausch zwischen dem damaligen japanischen Gesandten in Moskau Hirota und dem stellvertretenden Volkskommissar des Auswärtigen Karachan gibt das Japan-Manchoukuo Yearbook lesenswerte Aufschlüsse. Im Jahre 1932 machte Litwinow die ersten greifbaren Vorschläge. Rußland verlangte damals einen Kaufpreis von 250 Mio. Goldrubel (1 Goldrubel = 2,15 RM), Manschukuo machte in Anbetracht der durch die japanischen Neubauten abgeschwächten Bedeutung der Ostchinesischen Bahn einen Gegenvorschlag von 50 Mio. Goldyen (1 Goldyen = 2,08 RM). Im Verlauf der weiteren Verhandlungen ging Rußland mit seiner Forderung zurück auf 200 Mio. Grbl. Unter zahlreichen Schwierigkeiten kam man, nachdem Hirota japanischer Außenminister geworden war, auf 100 Mio. Yen japanischer Währung überein. Japan übernahm die umstrittene Garantie für die Erfüllung des Vertrags durch Mandschukuo. Nach Unterzeichnung des Vertrags am 11. März 1935 wurde die Bahn am 25. März in Harbin dem Staat Manschukuo übergeben, sie erhielt den Namen Nordmandschurische Eisenbahn.

Zur Ostchinesischen Bahn gehörten damals eine Reihe anderer Unternehmungen, die einen Anlagewert von 4,3 Mio. Rbl. hatten und gleichzeitig an Manschukuo übergingen, es waren dies die Halainor Kohlengruben, Holz- und Ölmühlen, Sägewerke, ein Hotel, Schiffahrtunternehmungen, Kraftwerke, Bahnpolizei, Schulen, Krankenhäuser u. a. m.

Japanischerseits wird der Wert der Bahn nicht sehr hoch eingeschätzt. Die Überschüsse waren seit 1928 von mehr als 24 Mio. Goldrubel auf kaum mehr als 1 Mio. in 1934/35 zurückgegangen, der Zustand der Anlagen wird als schlecht geschildert. Immerhin kam Manschukuo durch den Erwerb in die Lage, eine mit der Wirtschaft des Landes konforme Eisenbahnwirtschaftspolitik zu betreiben, was bis dahin unmöglich war. Für Japan war der Weg geöffnet für das wirtschaftliche Vorrücken in der Nordmandschurei, diese ist nun als Markt für japanische Waren sichergestellt.

Die Zahl der Geschäftszweige der SME. ist groß, ein riesiges Betätigungsfeld ist gegeben. Außer dem eigentlichen Frachtgeschäft ist die Gesellschaft auf dem Gebiet der Neuanlage von Häfen und Bahnen tätig. Die Dairen-Dampfschiffahrtgesellschaft stellt die maritime Tätigkeit der SME. dar. Ein großes Geschäft sind die Fushun Kohlengruben, nicht minder bedeutend sind die Showa-Stahlwerke. Weiter liegen Hotels, Krankenhäuser, Schulen, ein geologisches Institut, landwirtschaftliche Versuchsanstalten in ihrem Betätigungsfeld. Sie hat auch Außerordentliches in der Forstwirtschaft geleistet, kurz: die SME. ist

führend in der gesamten kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der Mandschurei und Mongolei. Die Liste der Unternehmungen, bei denen die SME. ihre Hände im Spiel hat, ist erstaunlich groß und vielseitig, wir finden nicht weniger als 71 Unternehmungen aufgeführt.

Manschukuos wichtigstes Mineralprodukt ist die Kohle und ihre bedeutendsten Vorkommen verwaltet die SME. Die Fushungrube liegt etwa 30 Meilen östlich Mukden, die Steinkohle wird hier im größten Tagebau der Erde in 130 bis 430 Fuß Mächtigkeit in einer Menge von beispielsweise 8,5 Mio. t im Jahr 1935 gewonnen. Viel Geld ist in der Ölgewinnung in Fushun investiert, 40 Mio. Yen sind in den Anshan-Eisenwerken angelegt, das dort gewonnene Eisen wird in den Showa-Stahlwerken verarbeitet. Die Gesellschaft betreibt den Hafen Dairen und unterhält von dort ausgehend 6 Dampferlinien nach Übersee.

Die SME. ist ferner mit der Kontrolle des Hafens Hulutao betraut, auf den die Chinesen einst große Hoffnungen als Konkurrenzhafen zu Dairen gesetzt hatten.

Das Kapital der SME. mußte von 440 Mio. auf 800 Mio. Yen erhöht werden, um all den Aufgaben gerecht werden zu können und insbesondere die Bahnneubauten durchführen zu können.

Dr. Wehde-Textor, Oppeln.

Die Eisenbahnen und Häfen in der südafrikanischen Union im Jahr 1934/35[1]. Schon im Rechnungsjahr 1933/34 machten sich in der südafrikanischen Union Anzeichen für eine Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage bemerkbar. Die günstige Entwicklung, welche im Jahr 1934/35 eingetreten ist, hat aber alle Erwartungen noch weit übertroffen. Es ist in der Hauptsache die gesteigerte Tätigkeit in dem Goldminengebiet von Witwatersrand gewesen, die dem Wirtschaftsleben in der Union den neuen Aufschwung gegeben hat. Die beträchtliche Preissteigerung für Gold, verbunden mit der starken Nachfrage vom Ausland, hat den Aufschluß neuer Goldminen und die Belebung der mit den Minen in Abhängigkeit stehenden Industrien im Gefolge gehabt. Da die Union ungefähr die Hälfte der gegenwärtigen Weltproduktion an Gold erzeugt, konnte sie von dem günstigen Stand des Goldmarktes reichen Nutzen ziehen. Aber auch die Lage der Landwirtschaft hat sich, nachdem auf eine längere Zeit der Dürre ausreichender Regen gefallen ist, wesentlich gebessert. Die Union wird daher heute in wirtschaftlicher Hinsicht als ein besonders günstig dastehendes Land anzusehen sein.

Diese günstige allgemeine wirtschaftliche Lage in der Union spiegelt sich in den Betriebsergebnissen der südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen (im folgenden abgekürzt S. A. R.) deutlich ab. Die außerordentlich günstigen Ergebnisse der S. A. R., wie sie in deren Geschäftsbericht für 1934/35 nachgewiesen werden, haben alle Erwartungen und Voranschläge noch weit übertroffen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1935 S. 1265 u. ff.

Im einzelnen betrugen bei den Eisenbahnen

Eisenbahnen:	1934/35	1933/34
die Gesamteinnahmen einschl. Nebenbetriebe	29 879 178 £	26 376 908 £
die Ausgaben einschl. Verzinsung usw. . .	25 990 453 £	24 563 403 £
der Überschuß	3 888 725 £	1 813 505 £
Häfen:		
die Einnahmen	1 642 856 £	1 361 163 £
die Ausgaben	1 335 499 £	1 314 340 £
der Überschuß	301 357 £	46 823 £
Dampfschiffen:		
die Einnahmen	100 269 £	102 645 £
die Ausgaben	98 513 £	98 638 £
der Überschuß	1 756 £	4 007 £
Flugzeugen:		
die Einnahmen	23 770 £	2 677 £
die Ausgaben	57 263 £	6 205 £
der Fehlbetrag	33 493 £	3 528 £
Im ganzen:		
die Einnahmen	31 646 073 £	27 843 393 £
die Ausgaben	29 098 372 £	26 319 586 £
der Überschuß	2 547 701 £	1 523 807 £

Mit diesem Betriebsüberschuß von 2 547 701 £ wurde das Defizit von 2 168 270 £, das am Schlusse des Vorjahres noch bestand, abgedeckt und es blieb noch ein Überschuß von 379 431 £, der auf das Jahr 1935/36 vorgetragen werden konnte. Die S. A. R. stehen dadurch wieder auf einer durchaus gesunden Grundlage, wie sie von anderen größeren Eisenbahnunternehmungen noch kaum wieder erreicht worden ist.

Bei dieser günstigen Finanzlage haben die S. A. R. die Personalersparnismaßnahmen, die sie während der früheren Jahre der großen Depression eingeführt hatten, wieder aufgehoben und erhebliche Verbesserungen an den Gehältern, Löhnen und Beförderungen ihres Personals durchgeführt. Der geldliche Wert der direkten und indirekten Aufbesserungen beläuft sich auf 2 230 000 £ im Jahr. Einem neu gebildeten Lohnstabilisierungsfonds sind vorläufig 500 000 £ überwiesen. Dieser soll später auf 2 000 000 £ erhöht werden.

Außerdem haben die S. A. R. die Ansammlung eines Fonds von 10 Millionen £ beschlossen, aus dem im Laufe der nächsten Jahre Verstärkungen der Brücken und Durchlässe ausgeführt werden sollen, damit die Zulassung eines Achsdruckes von 22 t möglich wird. Ferner sollen auf den Hauptstrecken die 60 lb Schienen durch solche von 96 lb ersetzt werden. Auf weiteren 437 Meilen Gleis soll der elektrische Betrieb eingerichtet werden. Das rollende Material soll bedeutend verbessert werden, und zwar sollen 72 Motorwagen, 342 Personenwagen und 7200 Güterwagen neu beschafft werden. Von diesen sollen 292 gewöhnliche Personenwagen und 5250 Güterwagen in den eigenen Werkstätten der S. A. R. gebaut und der Rest von auswärts bezogen werden. Im

Jahr 1934/35 sind 50 neue Dampflokomotiven geliefert worden und 20 werden noch geliefert. Für die elektrisch betriebenen Strecken sollen noch beschafft werden 28 elektrische Lokomotiven, 72 Motorwagen, 2 Diesel elektrische Rangierlokomotiven. Unter den größeren Arbeiten, die nach Überwindung der Wirtschaftskrisis von den S. A. R. in Angriff genommen worden sind, verdient besonders die Elektrifizierung der Eisenbahnen im Vorortsverkehr des Goldminenreviers von Witwatersrand und deren Erweiterung und Verbesserung erwähnt zu werden. Hier hatte der Personen- und Güterverkehr einen solchen Umfang angenommen, daß die mit Dampf betriebenen Strecken den Verkehr nicht mehr bewältigen konnten. Auf anderen Strecken werden Übergänge in Schienenhöhe beseitigt, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ausgeglichen, Bahnhofs- und Rangieranlagen verbessert. Das Programm für die Elektrifizierung von weiteren Strecken sieht vor, daß die Strecken

Durban—Cato—Ridge	45	Meilen	mit	126	Meilen Gleis
Glencoe—Volksrust	78	„	„	88	„ „
Witwatersrand Vorortstrecken . .	58	„			
Apex—Welgedacht	10	„	„	223	„ „
Orlando—Landlaagte	6	„			
zusammen	197	Meilen	mit	437	Meilen Gleis

für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden.

Die Verkehrsleistungen waren die folgenden:

	Beförderte		Beförderte Tonnen		
im Jahr	Zugmeilen	Reisende	Güter	Kohlen	Lebende Tiere
1934/35 . . .	46 713 496	83 280 993	15 371 406	8 414 170	280 650
1933/34 . . .	43 653 289	75 757 764	13 195 413	7 228 082	516 085
mehr	3 790 528	7 523 229	1 175 073	1 185 896	
weniger . . .					225 435

Es ist also in allen Teilen eine erhebliche Steigerung der Leistungen und Einnahmen festzustellen.

Der Betrieb der Eisenbahnen und Häfen im früheren Deutsch-Südwestafrika, das von der Union als Mandat des Völkerbundes verwaltet wird, hat wiederum ein Defizit, und zwar von 288 138 £ (im Vorjahr 261 744 £) ergeben. Der Gesamtverlust vom 1. April 1922 bis 31. März 1935 beläuft sich auf 2 918 217 £. Das vermehrte Defizit des letzten Jahres ist auf die außerordentlichen Ausgaben zurückzuführen, die durch die Wiederherstellung der Gleise, Brücken und Durchlässe erforderlich waren, die durch die Überschwemmungen von Januar bis März 1934 beschädigt worden waren.

Der Luftverkehrsdienst der S. A. R. hat sich weiter günstig entwickelt. Die von den Junkers-Werken in Dessau gelieferten drei mehrmotorigen Flugzeuge JU 52/3 m stehen seit November 1935 im regelmäßigen Flugdienst. Die mit diesen Maschinen gemachten Erfahrungen haben, was Betrieb, Unterhaltung und Bequemlichkeit und Sicherheit für die Reisenden angeht, voll befriedigt. Eine vierte Maschine dieses Typs wurde im Juni 1935 in Dienst gestellt. Drei weitere solcher Flugzeuge sollen noch beschafft werden. *Dieckmann.*

Der Verwaltungsaufbau der Staatsbahnen in Niederländisch Ost-Indien ist zum 1. April 1936 gegenüber der vor 2 Jahren eingeführten Neuordnung in der Hauptverwaltung noch etwas vereinfacht worden, indem die Abt. III, Verwaltung, mit der Abt. I, Sekretariat, vereinigt worden ist und die beiden Gruppen Bau und Betrieb der Abt. V getrennt worden sind. Gegenüber der Darstellung im Archiv für Eisenbahnwesen 1934 Seite 1425 ergibt sich jetzt für die Hauptverwaltung folgendes Bild:

Generaldirektor (Bandoeng)

Hauptverwaltung

I Sekretär				II Stoffwirtschaft (Direktor)	III Bau (Direktor)			IV Maschinendienst (Direktor)			V Verkehr (Direktor)				
1	2	3	4		1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5
Sekretariat	Personal	Allgemeines	Finanzen		Konstruktion und Brückenbau	Betrieb	Sicherungs- u. Fernmeldewesen	Betriebsmaschinen- u. Zugdienst	Fahrzeuge	Werkstätten	Technisch-wirtschaftl. Büro	Handelsangelegenheiten	Verkehr	Öffentlichkeit, Rechtsangel. und Wirtschaftsbetriebe	Kontrolle

Erwähnt sei noch, daß die Betriebsdirektion für Westjava am 1. Oktober 1935 von Bandoeng nach Batavia verlegt worden ist.

Dr. Overmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Grundstücks- und Nachbarrecht.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg vom 8. Oktober 1935 in der Verwaltungsstreitsache der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion E., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen die Stadt D., vertreten durch ihren Oberbürgermeister, Beklagte und Revisionsklägerin — II. C. 75/35 —

Ein Bahnkörper (einschl. Böschung) bildet nicht schon wegen seines Zusammenhanges mit einem anderen bebauten, bahneigenen Grundstücke eine wirtschaftliche Einheit mit diesem und scheidet daher für die Veranlagung zu den Straßenbaukosten als Teil dieses Grundstückes aus.

Der Beklagte zog durch Bescheid vom 8. März 1934 die Klägerin wegen ihres Grundstücks an der B.-Straße in D. mit restlichen 1616,10 RM zu den Kosten des Ausbaus dieser Straße heran. Nach vergeblichem Einspruch erhob die Klägerin Klage. Durch die in der Urteilsformel angeführte Entscheidung stellte das Bezirksverwaltungsgericht die Klägerin frei. Die gegen diese Entscheidung gerichtete Revision des Beklagten hat keinen Erfolg.

Die Entscheidung hängt allein von der Beantwortung der Frage ab, ob der öffentliche Schienenstrang, der sich an der B.-Straße entlangzieht, mit dem dahinter liegenden reichsbahneigenen Grundstück derart eine wirtschaftliche Einheit bildet, daß der Heranziehung die ganze Strecke, auf der dieser Schienenstrang die B.-Straße berührt, zugrunde zu legen ist. Das Bezirksverwaltungsgericht hat diese Frage verneint: Nach § 1 letzter Absatz der Ortssatzung für den Straßenbau in der Stadtgemeinde D.-H. könnten die Anlieger nur nach Maßgabe der Frontlänge ihres „Baugrundstückes“ zu Anliegerbeiträgen herangezogen werden; nach Wortlaut und Sinn dieser Bestimmung sei es unmöglich, daß ein öffentlicher Schienenweg einen Teil eines Baugrundstückes bilde; das Baugrundstück der Klägerin werde vielmehr durch den öffentlichen Schienenweg bis auf eine Frontlänge von 1,7 m, für die Beiträge bereits entrichtet seien, von der Straße getrennt.

Diese Ausführungen stehen mit der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts in Einklang. Danach (vgl. u. a. OVG. Bd. 48 S. 105/106) werden die dem öffentlichen Eisenbahnverkehr dienenden Schienenstränge nur durch ihren Zusammenhang mit irgendwelchen bahneigenen Gebäuden nicht zu Teilen bei-

tragspflichtiger Baugrundstücke. Der Vorderrichter hat daher mit Recht den — übrigens unstreitig hochaufgeschütteten und steil abfallenden, einen Übergang nicht zulassenden — Bahndamm, der die öffentliche Bahnstrecke trägt, als Grundlage der Heranziehung der Klägerin ausgeschieden. Dann aber ist die Freistellung der Klägerin zu Recht erfolgt.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 103 des Landesverwaltungsgesetzes.

Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg vom 8. Oktober 1935 in der Verwaltungsstreitsache der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion E., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen die Stadt D.-H., vertreten durch ihren Oberbürgermeister, Beklagte und Revisionsklägerin — II. C. 76/35 —

Für den Anspruch auf Anliegerbeiträge beginnt die dreijährige Verjährungsfrist mit dem Ablaufe des Rechnungsjahres, in dem die Gemeinde nach Fertigstellung der Straße die Möglichkeit hat, die Straßenherstellungskosten zu berechnen und festzusetzen.
Die Gemeinde ist nicht befugt, nach der Fertigstellung die Festsetzung und Verteilung der Kosten beliebig hinauszuschieben.

Der Beklagte hat die Klägerin durch Verfügung vom 5. August 1931 wegen ihres an der K.-Straße in D. belegenen Landes zu 44 063,29 RM Anliegerbeiträge herangezogen. Nach fruchtlosem Einspruch erhob die Klägerin Klage; das Bezirksverwaltungsgericht stellte sie durch die in der Urteilsformel bezeichnete Entscheidung in vollem Umfange frei. Die von dem Beklagten gegen diese Entscheidung eingelegte Revision hat keinen Erfolg.

Die Entscheidung hängt in erster Linie von der Beantwortung der Frage ab, ob der von der Klägerin erhobene Einwand der Verjährung durchgreift. Der Vorderrichter hat diese Frage bejaht, unstreitig waren die Ausbauarbeiten an der K.-Straße mit dem 30. September 1927 als fertiggestellt anzusehen, während die Veranlagung der Klägerin erst am 7. August 1931, also mehr als 3 Jahre nach Ablauf desjenigen Rechnungsjahres, in dem die Fertigstellung erfolgt ist, zugestellt worden ist. Wäre mit der Fertigstellung der Ausbauarbeiten die Forderung des Beklagten auf Erstattung der Ausbaukosten entstanden, so wäre nach §§ 87, 95 des Kommunalabgabengesetzes mit dem 31. März 1931 die Berechtigung des Beklagten zur Geltendmachung dieser Forderung erloschen.

Es ist nun anerkannten Rechts, daß zu der Fertigstellung der Arbeiten noch die Möglichkeit treten muß, die Kosten zu berechnen und festzustellen, und diese Möglichkeit hängt vielfach noch von anderen Umständen als von der technischen Fertigstellung der Arbeiten ab. Der Beklagte hat als solchen Umstand einen zwischen ihm und dem Unternehmer der Ausbauarbeiten abgeschlossenen, bis zum 30. September 1929 laufenden Gewährleistungsvertrag angeführt. Der Vorderrichter hat diesem Vertrage jedoch mit Recht jede Bedeutung für die Frage der Möglichkeit der Kostenberechnung abgesprochen, da die Kosten für die Anlegung der Straße dieselben blieben, einerlei, ob die Kosten für eine vorzeitige Ausbesserung der einmal fertiggestellten Straße von der Stadtverwaltung oder von dem Bauunternehmer getragen werden müßten. Der Beklagte hat gegen diese zutreffende Beurteilung nichts vorgebracht.

Wenn der Beklagte in seiner Revision die Verzögerung der Abrechnung weiter mit dem zu der fraglichen Zeit bei der Stadtverwaltung angeblich

herrschenden Mangel an geeigneten Kräften zu rechtfertigen sucht, so handelt es sich hierbei um tatsächliche Neuanführungen, die das Revisionsgericht nicht berücksichtigen darf, die aber im übrigen auch schon dadurch widerlegt werden, daß nach der eigenen Angabe des Beklagten die Abrechnung am 30. Juli 1929 aufgestellt und am 3. Oktober 1929 festgesetzt worden ist, also innerhalb einer keineswegs übermäßig langen Frist und zu einer Zeit, als der Ablauf der Frist für die Verjährung der Forderung noch weit ab lag.

Inwieweit für die verspätete Zustellung der Veranlagung der von dem Beklagten in seinem Schriftsatze vom 1. April 1935 angeführte Grund bestimmend war, die angeblich zwischen den Parteien damals in anderen Angelegenheiten bestehenden Verhandlungsschwierigkeiten nicht noch zu vermehren, kann dahingestellt bleiben. Denn derartige taktische Erwägungen waren keinesfalls geeignet, den Lauf der Verjährung der Erstattungsforderung zu hemmen.

Da hiernach das Bezirksverwaltungsgericht mit Recht den Einwand der Verjährung für durchgreifend erachtet hat, so war die Vorentscheidung zu bestätigen, ohne daß es eines Eingehens auf die in zweiter Linie gegen die Rechtmäßigkeit der Veranlagung erhobenen Bedenken bedurfte.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 103 des Landesverwaltungsgesetzes.

Steuerrecht.

Erkenntnis des Reichsfinanzhofes München vom 20. Dezember 1935 auf die Rechtsbeschwerde des Finanzamts E. in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion E., gegen das Finanzamt E. — V. A. 505/34 —

Die D'er Hafenfrachten sind nicht umsatzsteuerpflichtig. Der Umstand, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Hafenfrachten für Rechnung der D R'er Hafen A.G. (Hafag) vereinnahmt und im Endergebnis mit ihr abrechnet, hat keinen Einfluß auf die Umsatzsteuerfreiheit.

Die R.er Hafeneisenbahn steht im Eigentum der D.-R.er Hafen A.-G. (Hafag). Im Oktober 1919 hat die Preußische Eisenbahnverwaltung mit der Hafenverwaltung einen Vertrag geschlossen, demzufolge die Eisenbahnverwaltung den Betrieb auf der Hafeneisenbahn führt. Auf Grund dieses Vertrages vereinnahmte in den Streitjahren 1929 und 1930 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Frachten für Rechnung der Hafag. Sie durfte die Hälfte der Frachten für sich zurückbehalten, die andere Hälfte hatte sie an die Hafag abzuführen. Nach der Einspruchsentscheidung des Finanzamtes ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wegen der zurückbehaltenen Hälfte der vereinnahmten Frachten zur Umsatzsteuer heranzuziehen. Das Finanzamt hat diese Entscheidung damit begründet, Beförderungsunternehmerin und deshalb beförderungssteuerpflichtig sei die Hafag, nicht aber die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft; diese könne daher auch keine Umsatzsteuerbefreiung nach § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuergesetzes 1926 für sich in Anspruch nehmen. Das Finanzgericht steht demgegenüber auf dem Standpunkt, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sei Betriebsunternehmerin, sie sei daher nach § 8 Abs. 2 des Beförderungssteuergesetzes (vom 29. Juni 1926, Reichsgesetzblatt I S. 357) beförderungssteuerpflichtig, und damit sei für sie Umsatzsteuerfreiheit nach § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuergesetzes 1926 gegeben.

In der hiergegen eingelegten Rechtsbeschwerde macht das Finanzamt geltend, die streitigen Einnahmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, d. h. die Hälfte der vereinnahmten Hafenfrachten, seien nicht lediglich beförderungssteuerpflichtige Einnahmen; sie hätten vielmehr eine doppelte Natur, nämlich nach außen die der Beförderungskosten, nach innen die des Leistungsentgelts für die vertraglich übernommenen Verpflichtungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber der Hafag; die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führe nach Nr. 6 Satz 2 des Vertrags vom Oktober 1919 den Betrieb für Rechnung der Hafag und erhalte dafür ein Entgelt in Gestalt der Hälfte der Hafenfrachten; ebensogut hätte ein festes Entgelt vereinbart werden können; das Finanzgericht verkenne, daß nur die beim Beförderungssteuergesetz unterliegenden typischen Leistungen aus dem Beförderungsvertrag umsatzsteuerrechtlich begünstigt seien, nicht aber Entgelte für solche Leistungen, die überhaupt nicht unter das Beförderungssteuergesetz fielen, sondern aus einem Vertrag eigener Art herrührten und im vorliegenden Falle die Führung eines Bahnbetriebes zum Gegenstand hätten.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beantragt, die Rechtsbeschwerde zurückzuweisen; die Hafenbahn werde von einer Betriebsgemeinschaft, aus ihr selbst und der Hafag bestehend, betrieben; die Hafenfrachten könnten nur entweder als „Nebengebühren", oder aber als Frachten angesehen werden; im ersten Fall seien sie nur zu 25 vom Hundert umsatzsteuerpflichtig nach einem Abkommen aus dem Jahre 1926 zwischen dem Reichsminister der Finanzen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; im zweiten Fall seien sie völlig von der Umsatzsteuer befreit.

Die Rechtsbeschwerde des Finanzamts kann keinen Erfolg haben.

Nach § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuergesetzes 1926 sind von der Besteuerung ausgenommen „Beförderungen im Sinne des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs" mit hier nicht in Frage kommenden Ausnahmen. Befreit ist hiernach — unter der Voraussetzung, daß es sich um Beförderungen im Sinne des Beförderungssteuergesetzes handelt, was im vorliegenden Falle außer Zweifel ist — der Leistungsaustausch, bei dem sich die Beförderungsleistung und das für diese gewährte Entgelt gegenüberstehen. Hiernach ist zu fragen: Wer vollbringt die Beförderungsleistung? und: Welches Entgelt erhält er dafür?

Nach den Feststellungen des Finanzgerichts schließt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Frachtverträge mit den Beförderungskunden im eigenen Namen und unter Zugrundelegung des Reichsbahngütertarifs ab. Sie tritt damit nach außen als Beförderungsunternehmer auf und ist damit auch für die Umsatzsteuerfrage als Beförderungsunternehmer anzusehen. Für die Ausführung der Beförderungsleistung erhält sie von den Beförderungskunden die Frachtgebühren. Diese sind hiernach das unmittelbare Entgelt für die Beförderungsleistung. Ihre Vereinnahmung ist umsatzsteuerfrei nach § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuergesetzes 1926. Hieran ändert es nichts, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dieses Entgelt für Rechnung der Hafag vereinnahmt und im Endergebnis mit ihr teilen muß. Es ist hiernach auch belanglos, ob der Verteilungsschlüssel — wie es tatsächlich geschieht — in Hundertsätzen der vereinnahmten Hafenfrachten festgesetzt wird, oder ob feste Beträge der Abrechnung zugrundegelegt werden.

Hiernach ist dem Berufungsurteil im Endergebnis beizutreten. Die Rechtsbeschwerde des Finanzamts ist auf Kosten des Reichs (§ 309 der Reichsabgabenordnung) als unbegründet zurückzuweisen.

Da eine Umsatzsteuerpflicht der Hafag nicht Gegenstand des Verfahrens ist, braucht hier nicht untersucht zu werden, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft allein als Beförderungsunternehmer gelten muß, oder ob, wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft meint, diese und die Hafag zusammen als eine Betriebsgemeinschaft die Beförderungsleistung ausführen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 7. März 1936. Verordnung über die Gestaltung des Hoheitszeichens des Reichs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 145.)

Vom 7. März 1936. Erlaß über die Reichssiegel.
(Reichsgesetzblatt I, S. 147.)

Vom 26. März 1936. Gesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband.
(Reichsgesetzblatt I, S. 271.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 25. Februar 1936. Achte Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über den Ausgleich bürgerlich-rechtlicher Ansprüche.
(Reichsgesetzblatt I, S. 128.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 17. Februar 1936. Fünfte Verordnung über Geschäftsberichte der Versicherungsämter und Oberversicherungsämter.
(Reichsgesetzblatt I, S. 121.)

Vom 25. Februar 1936. Verordnung über die Entschädigung der Träger der Rentenversicherungen für die Anrechnung von Ersatzzeiten (Beurlaubung für Zwecke der Leibeserziehung).
(Reichsgesetzblatt I, S. 128.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 31. Januar 1936. Verordnung über die Anlegung von Mündelgeld.
(Reichsgesetzblatt I, S. 57.)

Vom 31. Januar 1936. Verordnung über die Gebühren für die Erlaubnis zur Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten und für die Zulassung als Prozeßagent.
(Reichsgesetzblatt I, S. 57.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 4. Februar 1936. Erste Verordnung zur Änderung der Versteigererverschriften.
(Reichsgesetzblatt I, S. 59.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 5. Februar 1936. Zweite Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes zur Förderung des Wohnungsbaus.
(Reichsgesetzblatt I, S. 59.)

Vom 7. Februar 1936. Fünfte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Zinsermäßigung bei den öffentlichen Anleihen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 62.)

Vom 17. März 1936. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Reisekostenvergütung der Beamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 179.)

Vom 17. März 1936. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Umzugskostenvergütung der Beamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 180.)

Vom 31. März 1936. Verordnung zum Gesetz zur Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des allgemeinen Beamten-, des Besoldungs- und des Versorgungsrechts.
(Reichsgesetzblatt I, S. 345.)

Verordnungen des Leiters der Reichsstelle für Raumordnung:

Vom 15. Februar 1936. Erste Verordnung zur Durchführung der Reichs- und Landesplanung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 104.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 6. Februar 1936. Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlaß der Einschränkung des Eisenbahnverkehrs mit Ostpreußen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 61.)

Vom 14. Februar 1936. Bekanntmachung über die Neuausgabe der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 79.)

Vom 29. Februar 1936. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 102.)

Vom 14. März 1936. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 106.)

Vom 19. März 1936. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Reichsgesetzblatt II, S. 108.)

Vom 27. März 1936. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. (Reichsgesetzblatt I, S. 320.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 4. Februar 1936, betr. Neue Dampfkesselvorschrift Dienstvorschrift 992	161
Vom 11. Februar 1936, betr. Geldpreise für nützliche Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens	161
Vom 7. Februar 1936, betr. Amtliches Jubiläumswerk „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen" Personalbestellungen für die 2. Auflage	177
Vom 25. Februar 1936, betr. Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1934	201
Vom 3. März 1936, betr. Sperrfrist für die Herausgabe und Änderung von Vorschriften	225
Vom 3. März 1936, betr. Trennungsentschädigung für Gefolgschaftsmitglieder bei Bauvorhaben der öffentlichen Hand	225
Vom 10. März 1936, betr. Aufstellung von Abschlags-, Teilschluß- und Schlußrechnungen	241
Vom 24. März 1936, betr. Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn	258
Vom 16. März 1936, betr. Laufbahn der Rangierbeamten	268
Vom 24. März 1936, betr. Zuständigkeit für Ansprüche aus dem Frachtvertrage	289
Vom 24. März 1936, betr. Gekupferter Baustahl für Brücken und Ingenieurhochbauten	290
Vom 2. April 1936, betr. Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht	317

Bücherschau.

Besprechungen.

Prion, Dr. W., Professor der Wirtschaftslehre an der Technischen Hochschule und Universität Berlin. Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb (Allgemeine Betriebswirtschaftslehre). Erstes Buch: Der Wirtschaftsbetrieb im Rahmen der Gesamtwirtschaft. VIII und 162 Seiten. Preis 7,50 RM, geb. 8,50 RM. Zweites Buch: Der Wirtschaftsbetrieb als Wirtschaft (Unternehmung). IV und 217 Seiten. Preis 9,60 RM, geb. 10,60 RM. Verlag von Julius Springer, Berlin. 1935.

Prion unternimmt es, in drei Bänden, von denen bisher allerdings erst zwei zur Ausgabe gelangt sind, deren dritten er aber für die allernächste Zeit verspricht, die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb in ihrem gesamten Umfange zu bearbeiten. Der erste Band behandelt den Wirtschaftsbetrieb im Rahmen der Gesamtwirtschaft und steckt dabei die Schranken der Wirtschaftsbetriebslehre gegenüber der gesamten übrigen Wirtschaftslehre und gegenüber den benachbarten Wissensgebieten ab; im zweiten Buch folgt die Behandlung des Wirtschaftsbetriebs als Unternehmung, und der dritte Band soll dann der Behandlung des Wirtschaftsbetriebs als Arbeitsleistung gewidmet sein. Diese Disposition ist klar und verständlich, und, wenn sie bis zu Ende verwirklicht wird, so ist zu hoffen, daß wir aus der Feder Prions damit die Enzyklopädie der Wirtschaftsbetriebslehre erhalten, die wir schon im Jahre 1932 von dem Grundriß der Betriebswirtschaftslehre von Mahlberg, Schmalenbach, Schmidt und Walb — in damals noch viel breiterer Anlage und Ausführung — erhofften. Das letztere Werk liegt bis heute noch nicht vollkommen vor, scheint in gewissen Teilen stecken geblieben zu sein und hält im übrigen auch nicht in allen seinen Teilen völlig das, was von dem so bitter fehlenden wirtschaftsbetrieblichen Gesamtgrundriß erwartet werden muß, gleichgültig, ob er dann in seiner stofflichen Darbietung reicher oder weniger reich angelegt ist (Archiv 1932, Heft 4, Seite 1080).

Prions begriffliche und sprachliche Abgrenzungen erfolgen im ersten Band mit einer Klarheit, die beweist, daß Prion wirklichen Überblick über das Ganze menschlichen Wissens und auch die Energie hat, seinen Stoff nicht in der Behandlung Herr über sich werden zu lassen. Wo viele andere den Wald vor Bäumen nicht sehen, bleibt Prion auf der höheren Warte, verliert er in der Betrachtung und Erkenntnis der Einzelheiten nie den Aus- und Überblick aufs Ganze. Das kann für die ganze Propädeutik der Wirtschaftsbetriebslehre, die vielfach zu übermäßiger Schätzung der Einzelarbeit neigte, bedeutsam bleiben.

Der Leser bemerkt schon im Vorstehenden, daß Referent die Prionsche Terminologie Wirtschaftsbetriebslehre übernimmt und mit Prion an dieser Stelle vom Gebrauch der für gleiche Arbeits- und Wissensgebiete bisher vielfach üblichen Bezeichnung Betriebswirtschaftslehre absieht. Prion (der sich noch gezwungen sieht, hinter seinen Buchtitel „Wirtschaftsbetriebslehre" die Bezeichnung „Betriebswirtschaftslehre" erklärend in Klammer zu setzen), grenzt mit den beiden Ausdrücken „Wirtschaftsbetriebslehre" und „Betriebswirtschaftslehre" zwei sachlich verschiedene Gebiete gegeneinander ab. Im Worte Betriebswirtschaftslehre steckt das Hauptwort Betrieb und das Tätigkeitswort wirtschaften; im Worte Wirtschaftsbetriebslehre steckt das Hauptwort Wirtschaft und das Tätigkeitswort betreiben. Die Verschiedenheit des Sinns in beiden Fällen springt ins Auge. Im ersten Fall umfaßt das Lehrgebiet nur die Kunst, möglichst wirtschaftlich (d. h. mit geringstem Kraftaufwand) zu arbeiten in einem Betrieb (der Fabrikations- oder sonstigen Technik) als solchem; während die Wirtschaftsbetriebslehre allen Lehrstoff umfaßt, wie man zweckmäßig den Betrieb jeder beliebigen denkbaren Wirtschaft, insbesondere auch der völlig technikfremden, wie der rein handelsgeschäftlichen, landwirtschaftlichen oder auch sonstigen Unternehmung gestalten soll oder kann. Man bedenke dies etwa bei der Vierteilung der Prionschen kaufmännischen Wirtschaftsbetriebslehre (S. 133). — Die Auffassung Prions geht dabei von der Einsicht aus, daß die Geschäftsführung jedes einzelnen Wirtschaftsunternehmens zwei Seiten: die sozusagen technische Seite und die sozusagen kaufmännische Seite hat (wobei wir mit Prion uns bewußt sind, daß der Ausdruck „kaufmännisch" hier keineswegs sachlich, sondern nur durch langjährige Übung praktisch gerechtfertigt ist). Die technische Seite der Geschäftsführung wird vielfach besonders als „Betrieb" bezeichnet. Und demzufolge wird eine Lehre, die nur mit der Wirtschaftlichkeit dieses Unternehmensteils „Betrieb" sich beschäftigt, mit Fug und Recht Betriebswirtschaftslehre genannt. Für die kaufmännische Seite der Verwaltung bietet sich nicht mit gleicher Ausgeprägtheit eine so spezielle Bezeichnung dar, wie der engere Gebrauch des Wortes Betrieb für den technischen Betrieb. Doch kann wohl ohne Schaden Prion gefolgt werden, wenn er diese kaufmännische Seite der Geschäftsführung als „Wirtschaft", in einem engeren besonderen Sinne, bezeichnet. „Wirtschaft" so verstanden, rechtfertigt dann den Namen Wirtschaftsbetriebslehre für die Lehre, wie die Geschäftsführung solcher Wirtschaft zweckmäßig zu betreiben ist. — Im übrigen bleibt als Schwäche der Prionschen Unterscheidung zu registrieren, daß hier zwei

Wissens- und Wirtschaftsgebiete allein durch verschiedene Reihenfolge der gleichen Wortbestandteile in zwei Begriffszusammensetzungen gegeneinander abgegrenzt werden sollen. Ein derart nur in der Wortstellung nüanzierter deutscher Ausdruck für zwei grundsätzlich voneinander abgeschiedene Dinge ist unübersetzbar, und deswegen in der international vergleichenden Wirtschaftswissenschaft unbrauchbar. Prion ist dabei seiner unverkennbaren Neigung zu Wort- und Sentenzprägungen gefolgt, wie Prion überhaupt nur ungern sprachkünstlerischen Verlockungen widersteht. In solchen Dingen ist aber ein gewisses Mißtrauen häufig nur zu gerechtfertigt. Als Titulatur wählt Prion für das zweite Buch, das den Wirtschaftsbetrieb als Unternehmung schildert, „den Wirtschaftsbetrieb als Wirtschaft", wogegen er dann das dritte Buch, das den Wirtschaftsbetrieb als Arbeit schildert, antithetisch als „den Wirtschaftsbetrieb als Betrieb" bezeichnet. Ungeachtet auch der von ihm selbst hervorgehobenen und oben geschilderten Mehrdeutigkeit und Mißverständlichkeit der Bezeichnungen Wirtschaft und Betrieb schränkt Prion den Gebrauch dieser Bezeichnungen also nicht etwa nach Möglichkeit ein, sondern er gebraucht die Ausdrücke sogar an programmatischsten Stellen in nicht schlechthin eindeutiger Weise. Das ist wissenschaftlich sicher kein Gewinn. Man kann zwar über das sprachliche Medium gute Einprägungsformulierungen gewinnen, wie etwa: Wirtschaften ist gleich Werteschaffen (Seite 4). Aber schon die beiden Unterüberschriften im Kapitel IV „Wirtschaftsbetrieb und Technik", nämlich einmal „Die Technik in der Wirtschaft" (2) und demnächst die „Wirtschaftlichkeit in der Technik" (3) gehen wohl über die Grenze des Empfehlenswerten hinaus, und wenn auf S. 41 und S. 43 dann schon wieder die Stichwortparallelisierung der beiden Abschnitte „Öffentliche und private Wirtschaftsbetriebe" und „Private oder öffentliche Wirtschaftsbetriebe" folgt, so droht der bezweckte pädagogische Anreiz gegenüber einem Ermüdungsgefühl des Lesers zu unterliegen, der mit einem vermeidbaren Zuviel an sprachlicher Ablenkungsarbeit bepackt wird. Im allgemeinen empfiehlt sich große Ökonomie in diesen Dingen. — Immerhin schreibt jeder Wissenschaftler seinen eigenen Stil, und an ihm zu mäkeln, hat der Kritiker um so weniger Recht, je mehr und je öfter das Hervortreten derselben Charakteristika (s. auch S. 74 die Konstruktion des Gegensatzes „Nachrichtenvermittlung" und „Nachrichtenübermittlung") die Ureigentümlichkeit der von dem Schriftsteller gewählten Form verbürgt.

Ganz so klar wie die begriffliche Gegenüberstellung der technisch charakterisierten „Betriebswirtschaft" gegenüber dem „kaufmännisch" gedachten „Wirtschaftsbetrieb" ist die sachliche Abgrenzung zwischen Einzelwirtschaftsbetriebslehre und Gesamtwirtschaftsbetriebslehre Prion nicht gelungen. Das scheint aber am Stoff zu liegen: Prion steht ausgesprochen auf dem neudeutschen Standpunkt: Gemeinnutz geht vor Eigennutz. Wenn der Eigennutz aber nur noch in dem vom Gemeinnutz als seinerseits nutzbar erkannten Rahmen erlaubt ist, kann von einer Gegenüberstellung von einerseits Volkswirtschaft, andererseits Privatwirtschaft als gedanklich ebenbürtiger Größen nicht mehr die Rede sein. Der Privatwirtschaft steht ja ursprünglich eigene Da-

seinsberechtigung nicht mehr zu. Sie muß dann als besondere Unterscheinungsform in die Gemeinwirtschaft eingegliedert werden, und unter dem einheitlichen Zweckgedanken (S. 139) fließen die früheren Unterschiede: Volkswirtschaft und Privatwirtschaft grundsätzlich zusammen zu dem einzigen Gesicht: Alles ist Volks-, oder hier besser mit dem Fremdwort ausgedrückt: Nationalwirtschaft. Die Unterarten dieser Nationalwirtschaft sind einerseits die Sparten reiner, auch in der äußeren Form ausschließlicher Gesamtwirtschaft, und andererseits Sparten, die sich in ihrem wirtschaftstechnischen Funktionieren als einzelwirtschaftlich darstellen. Auch bei derartiger Betrachtungsweise bleiben die sich ergebenden technischen Unterschiede noch so groß, daß das Gesamtgebiet dieser allumfassenden Nationalwirtschaft je nach der Art des verschiedenen wirtschaftstechnischen Funktionierens als Gesamtwirtschaft oder als Einzelwirtschaft zu betrachten empfehlenswert erscheint. Daß zudem der Unterschied zwischen gesamtwirtschaftlicher und einzelwirtschaftlicher Betrachtung noch nicht restlos im Technischen sich verliert, sondern über die technische Seite auch wieder auf das Wesen der Dinge selbst zurückstrahlt, das erweist sich nicht besser, als an Hand der sehr lesenswerten Begriffslehre der Unternehmung bei Prion auf den Seiten 13 bis 17. Nach der Wiedergabe der verschiedenen Begriffsbezeichnungen für die Unternehmung bei Schmoller, Sombart und Liefmann schließt Prion den Abschnitt auf Seite 15 damit, daß er selbst „das Kennzeichen für die Unternehmung in der rechnungsmäßigen Verselbständigung der Erwerbswirtschaft erblicken will". Dem Rezensenten erscheint dies richtig und unrichtig. Sachlich steht mit dieser seiner Formulierung der Wirtschaftsbetriebler Prion nirgends anders, als wo die typischen alten „National"-ökonomen stehen, wenn Schmoller die Unternehmung und selbständige Erwerbswirtschaft in „der tatsächlichen Trennung von Wirtschaft und (privatem) Haushalt" und Sombart ihr Wesen in der „Verselbständigung des Geschäfts" sieht. Der Unterschied ist nur der, daß Schmoller und Sombart offen lassen, worin das Merkmal der Selbständigkeit zum Ausdruck kommt, während Prion (und Liefmann) als das Symptom der tatsächlichen Trennung die rechnungsmäßige Verselbständigung erkennen. Ohne eigenwesentliches Rechenwerk wird es in der Tat nicht abgehen. Aber der Begriff „rechnen" ist ein technischer Kunstbegriff, und damit ein nur im Bereich der speziellen Betriebswissenschaften verwertbarer Begriff. Solange man in der Betrachtung der allgemeinen Wirtschaftswissenschaft und damit im Rahmen abstrakt-wissenschaftlicher Terminologie bleibt, ist eine allgemeine Formulierung nach der Art derjenigen Schmollers oder Sombarts das allein mögliche. So bestehen also beide Betrachtungsweisen nebeneinander zu Recht, denn jede spricht in der Sprache ihres eigenen Wissensgebietes; ein enzyklopädisches Werk über den Wirtschaftsbetrieb aber sollte die beiden Gesichtspunkte geben: im allgemeinen Teil (Prions erstes Buch) die allgemeinwirtschaftlichen, in den späteren Teilen die besonderen wirtschaftsbetrieblichen.

Schon das Letztgesagte leitet zu der Feststellung über, daß Prions erster, den (einzelnen) Wirtschaftsbetrieb im Rahmen der Gesamtwirtschaft schildernder Band in wesentlichen Teilen mit Dingen sich befassen

muß, die als Arbeitsprobleme der Volkswirtschaft alten Sinnes angesehen werden. In der Tat ist der erkenntnistheoretische Teil des Prionschen Buchs, d. h. vor allem der Abschnitt A, aber auch die Seiten 144 ff., die über Wesen und Art, Theorie und Praxis der Wirtschaftsbetriebslehre usw. unterrichten, früher stets in der Volkswirtschaft behandelter Lehrstoff; unter diesen Umständen konnte hier ernstlich Neues kaum gebracht werden; nichtsdestoweniger ist auch der bekannte Stoff und schon bekannte Erwägungen und Ableitungen vielfach in neuer und meist sehr glücklicher Aufschließung dargestellt. In diesem Sinne sei nur auf die Abschnitte verwiesen, die Konjunkturwesen und Konjunkturverlauf oder „die Arten und Formen der Wirtschaftsbetriebe nach ihrer rechtlichen Verfassung (Unternehmungsformen)" S. 47 ff. behandeln usw. Besonders der letzterwähnte stark in praktisch gesunde Rechtsbetrachtung hinüberspielende Abschnitt ist gut und zeigt einen tiefen Einblick in die Praxis der deutschen Gesamt- und Einzelwirtschaft. Vorbehalte würden nur gegenüber ganz wenigen tatsächlichen Punkten zu machen sein.

Streiten läßt sich vielleicht darüber, ob der dritte Abschnitt des Kapitels „Gesamtwirtschaft: Gesamtwirtschaft und Staat" (S. 119 bis 133) in die Wirtschaftsbetriebslehre, streng genommen, hineingehört. An tatsächlichen Grundlagen für die speziell wirtschaftstechnische im zweiten (und wohl auch dritten) Buch durchgeführte Ausarbeitung kann damit nicht viel gewonnen werden. Andererseits aber kommt es im nationalsozialistischen Wirtschaftsleben viel mehr als früher auch auf die wirtschaftliche Gesamt-Geisteseinstellung an, und hierfür enzyklopädische Unterlagen zu geben, war der dritte Abschnitt dann wohl doch erforderlich. Von seinem Anhang: „Die nationalsozialistische Wirtschafts p o l i t i k" wird zwar nicht unbedingt das gleiche gesagt werden können, nichtsdestoweniger wird man aber gerade diesen Abschnitt nicht missen wollen. Denn der Aufbau dieses dritten Kapitels und insbesondere seines Abschnitts 3 „Die nationalsozialistische Wirtschaft" ist von allgemein-wissenschaftlich besonderem Wert: Ausgehend von den hauptsächlichsten Punkten des Arbeitsprogramms der NSDAP. ist dessen praktische Aus- und Fernwirkung, besonders in ihrer Zweckmäßigkeit, überzeugend dargestellt. Gerade aus dieser Schilderung heraus ergibt sich die neue und besondere Anschauungsweise für Zweck und Sinn des Einzelwirtschaftsbetriebs, die für die beiden Folgebände, besonders aber für den dritten bisher nicht vorliegenden Band (Wirtschaftsbetrieb als Arbeit), die grundsätzliche Linie weist.

Was den zweiten Band: Wirtschaftsbetrieb als Unternehmung betrifft, so haben wir hier einen Lehrstoff der Handelstechnik allergrößten Formats vor uns. Alle wissenschaftlichen Fragen der Handelstechnik sind behandelt und im Sinne einer bestimmten Lehrmeinung gelöst, und andererseits hat der Verfasser doch nirgends sich in überkleine Einzelheiten verloren. Wenn es eines Beweises bedurft hätte, daß auch die Handelstechnik als wirklich vollwertiger wissenschaftlicher Zweig behandelt werden kann, so würde er durch Prions Buch hundertprozentig geführt sein. Dem damit bewußt und überlegt ausgesprochenen wissenschaftlichen Lob muß aber sofort die pädagogische Einschränkung an-

gefügt werden, daß gerade wegen dieses ihres wissenschaftlichen Niveaus die Prionsche Darstellung für denjenigen, der für die Praxis lernen will, und sogar auch für den, der sich nur sonst einmal in der Praxis getummelt hat, nicht gerade leicht verständlich ist. Mindestens hat man den Eindruck, daß manches viel leichter verständlich darstellbar gewesen wäre, als es bei Prion sich präsentiert. Aber da zeigt sich eben gerade der fast unvermeidliche Gegensatz zwischen Alltagskönnen und Wissenschaft. Zum Beleg des Gesagten im einzelnen sei besonders auf das Gebiet der Buchhaltung und Bilanzziehung verwiesen. Ein Kapitel über Buchführung oder über Bilanz findet sich bei Prion überhaupt nicht. Er disponiert aus seiner wissenschaftlichen Obereinstellung heraus in die vier Gruppen: Wirtschaftsplan — Vermögen und Kapital — Umsatz — Gewinn und Verlust. Jeder kaufmännische Praktiker wird diese Disposition, wenn er sein positives kaufmännisches Wissen überblickt, befremdlich finden. Nichtsdestoweniger wird gerade in einer Teildarstellung wie derjenigen des zweiten Bandes bei Prion, die ja aus nationalwirtschaftswissenschaftlicher (im ersten Bande dargestellter) Gesamtwurzel hervorging, diese Disposition als richtig angesprochen werden können. Der kaufmännisch Beflissene aber, der auf Grund dieses Werkes sich in seinen Beruf einarbeiten wollte (z. B. weil er als Abiturient oder Handelshochschüler von vornherein von höherer wissenschaftlicher Anschauungsweise in seinen praktischen Beruf hineinzusteigen gewiesen ist), würde es zu dem, was man kaufmännisch „Bilanzsicherheit" nennt, an Hand der Prionschen Lehre niemals bringen. Prion selbst weist an einer Stelle darauf hin, wie mißverständlich und jeweils verschieden deutbar der Ausdruck Kapital heute verwandt wird (S. 38). Aber der angehende Praktiker, der durch die Begriffe: Passivkapital, Aktivkapital, Beteiligungskapital, Gläubigerkapital, Unternehmungskapital sich bei Prion hindurchfinden soll, ist wirklich vor eine nicht leichtere Aufgabe gestellt. Auch hier zeigt sich die schon weiter oben bemerkte Nachteiligkeit, daß Prions Darstellung für besondere Erscheinungsformen nicht jeweils besondere Bezeichnungen einzuführen neigt, sondern im Gegenteil wohl allzulange an vieldeutigen Oberbegriffen klebt. Diese dann durch Zusatzbezeichnungen oder Umschreibungen auseinanderzuziehen, fällt häufig schon dem Verfasser selbst sichtlich schwer; um wieviel mehr aber erst dem aufmerksamen Leser! Um dabei einen nach des Rezensenten Meinung ganz besonders pädagogisch angreifbaren Punkt zu erwähnen, sei auf Prions Darstellung der Buchhaltung bzw. des einzelnen Buchhaltungsvorganges hingewiesen, wie sie sich — obwohl grundsätzlich über das ganze Werk verteilt, doch wohl in erster Linie — auf Seite 42 ff. findet. Gleichgültig, wie man sich zu der bekannten Personalkontisten-Theorie stellt, wird doch jeder, der einmal einem Dritten den Gedanken der doppelten Buchführung klarmachen wollte, gefunden haben, daß das Wesen der doppelten Buchführung mit nichts schneller und einleuchtender klargemacht werden kann, als mit der althergebrachten trivialen Vorstellung, hinter jedem Konto stehe ein einzelner bestimmter Angestellter als Kontenführer, der nun jeweils zugunsten oder Lasten eines mit der Führung eines anderen Kontos betrauten Angestellten kreditiert oder debitiert würde. Prions wissen-

schaftliche Einstellung zu dieser Personaltheorie konnte ganz dahingestellt bleiben. Aber daß (ob von ihm als richtig oder falsch beurteilt) er diese Theorie in seiner ganzen Darstellung überhaupt nicht bringt, das hält der Rezensent vom pädagogischen Standpunkte aus jedenfalls für bedauerlich. Auch andere Darstellungsformen, z. B. die Klassifikation fast aller Bilanzposten als Kapitalien (wenn auch der verschiedensten Art) machen dem erkennenden Verstande Prions ebensoviel Ehre, wie sie dem gelegentlichen praktischen Bilanzkritiker fremdartig und mißverständlich erscheinen werden. Es wird dabei an den Abschnitt „Kapitalbilanz" auf Seite 82 ff. gedacht.

So wenig Prion ein Kapitel über die Buchhaltung als solche gibt. so wenig widmet er einen Hauptabschnitt der Kalkulation. Und auch dies wird dem zünftigen Handelstechniker befremdlich erscheinen. Vertieft man sich dann allerdings in den Abschnitt „Umsatz" bei Prion, so wird man eine um so angenehmere Enttäuschung erleben. Der Abschnitt 2 „Kostenrechnung" in diesem Kapitel kann demjenigen, der die Schmerzen der begrifflichen Selbstkostenerkenntnis am eigenen Leibe miterlebt hat, nur die größte Freude machen. „Man kann die Kosten, die für die Herstellung eines Gutes entstanden sind, in zweifacher Weise berechnen. Das eine Verfahren besteht darin, daß die während eines Zeitabschnittes aufgelaufenen Kosten zusammengezählt und diese Summe durch die hergestellte Menge oder Stückzahl geteilt wird. . . . . Das andere Verfahren besteht darin, daß die jeweils für ein bestimmtes Stück entstehenden Kosten gesammelt und zusammengezählt werden." Jedem in einem Verkehrsunternehmen an der Preisfestsetzung beteiligten Praktiker werden diese am Anfang der Prionschen Erörterungen stehenden Worte befriedigte Zustimmung entlocken. So unverkennbar diese doppelte Möglichkeit heute der gesamten deutschen Verkehrspraxis erscheint, so war doch noch im Jahre 1923 heftigster Kampf entbrannt, ob die nach Einführung des Goldtarifs zwecks Erhaltung des Durchfuhrverkehrs unbedingt notwendigen Tarifreduktionen noch zu verantworten waren oder ob man nicht dabei „weit unter Selbstkosten" führe. Die Gegner der Tarifermäßigungen machten ihre Selbstkostenrechnung im Sinne des „anderen Verfahrens" Prions auf und kamen damit allerdings dann zu Selbstkostenzahlen, die der Reichsbahn so ziemlich alle mit den damals äußersten Tarifen noch erlangbaren Transporte als unwirtschaftlich verboten hätten. — Zweifellos haben beide Arten der Selbstkostenberechnung ihre Berechtigung; aber in jedem einzelnen Fall handelt es sich darum, bevor man den Rechenstift in die Hand nimmt, erkenntnismäßig sich klar zu werden, welche der beiden Selbstkostenansatzmethoden in dem betreffenden Fall die richtige sein möchte. Die ebenso bequeme wie begrifflich bisher ungeklärte Frage des „Mitläuferverkehrs" gehört hierher; und hierher gehört auch die Frage der richtigen Bewertung insbesondere jener Kalkulationspositionen, die Prion — nach des Rezensenten Meinung mit Recht — unter dem Posten „Gewinnzuschlag" zusammenfassend versteht. Kurz und gut, der Abschnitt „Kostenrechnung" bei Prion, und zwar nicht nur seine Technik und der Rechnungsaufbau (2), sondern auch die Bewertung (3) und der Gewinnzuschlag (4) sind ebenso wie das dann folgende Kapitel: Feste und veränderliche Kosten, Kosten-

verlauf und Kostenraten, Kosten und Preise, Preispolitik, von einer auch für die Leser nur spezifischer Eisenbahnliteratur sehr wesentlichen Bedeutung. Hat man aber erst an Hand dieser ganzen Abschnitte Buchhaltung, Bilanz und Kalkulation erlebt und durchgearbeitet, so wird das Interesse für die ja überhaupt noch viel zu sehr vom Durchschnittsakademiker verkannte handelstechnische Materie so gewachsen sein, daß auch der Abschnitt „Gewinn und Verlust" mit seinen außerordentlich interessanten Darlegungen nicht überschlagen werden wird.

Die großen Vorzüge dieses zweiten Buchbandes von Prion sind einerseits seine (schon gewürdigte) absolut akademische Darstellungsweise und andererseits auch seine oft wiederholte Bezugnahme auf praktische Verhältnisse, mögen nun die Kapitalzusammensetzungen von Werken wie Harpen, Gute Hoffnungshütte, Humboldt, Pittler, AEG, Berliner Kindl, I. G. Farben, Fahlberg-List und Westdeutsche Kaufhof verglichen sein (S. 94), oder die Gewinn- und Verlustkonten von Siemens & Halske, Vereinigte Glanzstoff oder Krupp (S. 152) gegeben werden, oder durchschnittliche volkswirtschaftliche Proportionen für Eigen- und Fremdkapital im Steinkohlenbergbau, chemischer Großindustrie, Maschinenbau, Papier, Baustoff, Textil- usw. -Industrie (S. 102) aufgezeigt werden. Beide Vorzüge sprechen gerade den akademischen Praktiker an. Mit anderen Worten: Nach den hohen Erwartungen, die die grundsätzlichen Darlegungen des Buches 1 erwecken, ergeben sich auch aus dem Buche 2 mindestens für den gereiften und gebildeten Praktiker an keiner Stelle Enttäuschungen. Mit Erwartung sieht man danach auch dem dritten Band entgegen. *Dr. W. Spiess.*

Boschkoff, Liuben, Ingenieur, ehem. Generaldirektor der bulgarischen Staatseisenbahnen und Häfen. Съобщителни проблеми на Балканитѣ. Seobschtitelni Problemi na Balkanite. (Die Verkehrsprobleme des Balkans.) Nach einem Vortrag auf der öffentlichen Versammlung der Bulgarisch-Griechischen Gesellschaft in Sofia am 16. Dezember 1935. Mit 3 Karten und 4 Bildern im Text. Sofia 1936. Druckerei „Graphia". Str. Zankoff. Uliza Asen II Nr. 38.—.

Nachdem Boschkoff in seinem Buch über die bulgarischen Verkehrsmittel (Sofia 1929, besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1930 S. 1131) und Dr. Perowitsch in seiner Dissertation über die Entwicklung und den Ausbau des südslawischen Eisenbahnnetzes (besprochen im Archiv 1932 S. 1321) die Frage der künftigen Gestaltung des Schienenwegs in den beiden Zentralstaaten des Balkans erneut zur Erörterung gestellt haben, ist die neue Arbeit Boschkoffs um so willkommener, als sie das Problem überstaatlich anfaßt und die Richtung angeben will, nach der das Verkehrsproblem des Balkans wirtschaftlich am günstigsten gelöst werden könnte, ohne sich in dem Urteil über die zweckmäßigste Lösung engherzig an die Staatengrenze zu binden. Er sieht die Aufgabe sozusagen vom „panbalkanischen" Standpunkt, wenn er seiner

Arbeit das Goethewort an Eckermann voraussetzt: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun!" Die Arbeit ging aus von einem Vortrag in der Bulgarisch-Griechischen Gesellschaft, der das engere Problem der Schienenverbindung und den Handel zwischen den beiden Nachbarländern behandelte.

Im Zusammenhang mit den Balkankonferenzen versuchte man in einer Verkehrssektion dieser Konferenzen die Fragen der Verbindungen von Land zu Land zu behandeln, 1930 in Athen, 1931 in Stambul, 1932 in Bukarest, 1933 in Saloniki. Den Verhandlungen lagen Spezialarbeiten zugrunde, von denen die Ingenieure Svintzesco und Philipp vornehmlich die bulgarisch-rumänischen Verbindungen behandeln, Dr. Codresco die Lösung im Kraftwagen erblickt, der Ingenieur S. Vaskowitsch den südslawischen Standpunkt vertritt, die Ingenieure M. Verdelis und Agapitos vornehmlich für die rumänisch-griechische Verbindung über Sofia eintreten. Zu diesen Vorschlägen nimmt Boschkoff Stellung.

Boschkoff geht von den naturgegebenen Verhältnissen der Bodengestaltung aus. Er betont, daß in dem westlichen Teil der Balkanhalbinsel die Dinarischen Alpen dem Verkehr ein schwer übersteigbares Hindernis entgegenstellen. Tatsächlich ist dieses Hindernis von der Donaumonarchie in den beiden Eisenbahnverbindungen nach Split (Spalato) und Dubrownik (Ragusa) nur unter Opfern und in erster Linie im Hinblick auf machtpolitische Gesichtspunkte überwunden worden. Jeder Versuch aber, die alten Pläne einer Querverbindung nach Kattaro oder Durazzo zu verwirklichen, sind bisher nicht nur an den politischen Verhältnissen der Vorkriegszeit, sondern auch aus finanziellen Gründen gescheitert. Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Ertrag. Man kann diese Bahnen nur aus strategischen und im weiteren Sinne meliorationstechnischen Gründen bauen. Daß sie späteren Generationen dann noch einmal im Lichte einer vorsorglichen verkehrspolitischen Großtat erscheinen werden, darf man aber annehmen. Dem Eisenbahnbau günstiger bleibt die Bodengestaltung des östlichen Teiles der Balkanhalbinsel. Will man aber endlich die Westhälfte dem Verkehr erschließen, dann sollte man doch den Empfehlungen Blums über die verkehrliche Erschließung in solchen Gebieten Rechnung tragen, ob mit der Schmalspur nicht zunächst dem Bedürfnis auf einige Jahrzehnte Genüge getan ist.

Boschkoff sieht in einer Verbindung von den Transsylvanischen Alpen hinab nach Saloniki das Kernproblem der verkehrlichen Erschließung des Balkans in der Nord-Süd-Richtung. Diese zum Teil in Stichlinien schon bestehende Strecke würde ähnlich der westlich gelegenen Morowa-Wardar-Tallinie Belgrad—Saloniki in Rumänien dem Lauf des Oltul (Alt) folgen, die Donau überschreiten, etwa bei Plewna in die bulgarische Zentralbahn einmünden, im Iskertal bis Sofia verlaufen, dann in das Tal der Struma und endlich in das Wardartal hinüberwechseln und damit Saloniki erreichen. Diese Verbindung wirft die Frage einer neuen Donau-Eisenbahnbrücke auf. Sie wird seit Jahrzehnten diskutiert. Die Donau ist von Wien aus gesehen

bis Belgrad siebenmal überbrückt, bei Preßburg km 55, Komarom km 150, Budapest km 300, Baja km 450, Bogojevo km 550, Peterwardein km 650, Belgrad-Pantschewo km 745, dann klafft eine Lücke von 835 km bis Tscherna-Woda. Nachdem Belgrad die Donaubrücke nach dem gegenüberliegenden Pantschewo mit Hilfe der Reparationslieferungen erhalten hat, handelt es sich nun um die Wahl der weiteren Brücke, die eine Verbindung des südlichen Balkans mit Rumänien schaffen soll.

Hier stehen sich die südslawischen und bulgarischen Interessen gegenüber. Vaskowitsch sieht die Entwicklung in dem Ausbau großer West-Ost-Verbindungen. Die erste soll die Linie des Simplon-Expreß, die Linie des 45. Breitengrades (Ljubljana—Zagreb—Belgrad) östlich fortsetzen bis Negotin und hier nach dem am nördlichen Donauufer gelegenen Brza Palanka den Strom überschreiten, den fehlenden Schienenweg bis Krajowa vervollständigen, von wo aus Bukarest und Odessa erreicht werden. Nach Osten soll die bulgarische Zentralbahn Warna—Sofia mit ihrer Zweigbahn Wratza—Widin durch eine Verbindung Negotin—Widin angeschlossen und damit eine „Donaulinie" Belgrad—Warna geschaffen werden. Die neue Brücke würde mit dem Knotenpunkt Negotin aber auch der Ausgangs- und Anschlußpunkt für die Donau-Adria-Bahn werden, die man nunmehr Transbalkanlinie zu nennen sich gewöhnt hat. Die Donau-Adria-Bahn scheint nun, den veränderten politischen Grenzen entsprechend und unter Würdigung der Selbständigkeit Albaniens, von Nisch über Priština, bis wohin sie fast im Betriebe ist, nach Cattaro fortgeführt werden zu sollen. Damit wäre dann eine Verbindung Bukarest—Donaubrücke bei Negotin—Adria geschaffen. Dieses letzte Drittel fordert die schwierige Überquerung der Dinarischen Alpen. Eine weitere West-Ost-Linie soll Durazzo mit Ochrid und Monastir zum Anschluß an die Strecke nach Saloniki—Stambul verbinden, ein alter Plan, der dem italienischen Einfluß den Eintritt ins Herz des Balkans öffnen würde und daher politische Voraussetzungen verlangt, die man heute noch nicht als gegeben ansehen kann.

Ganz gegenteilig gelagert ist das Interesse Bulgariens. Boschkoff sieht das Verkehrsziel Bulgariens, dem in der West-Ost-Richtung mit der Balkanlinie Belgrad—Sofia—Stambul gedient ist, vornehmlich in dem Streben, aus dem künftigen osteuropäischen Nord-Süd-Verkehr Rußland—Rumänien—Griechenland und Türkei nicht ausgeschaltet zu werden. Bulgarien hat diesem Gedanken einst mit dem Bau der technisch schwierigen Transbalkanbahn mit ihren interessanten Schleifen bei Boruschtiza von Rustschuk über Gorna Orechowitza und Tirnowo nach Stara Sagora bereits ein Opfer gebracht. Der Erfolg, soweit sich eine Ausgestaltung internationaler Verbindungen erhoffen ließ, blieb aus, denn es fehlt die Brücke über die Donau bei Rustschuk. Die Fähre Rustschuk—Giurgewo ist aber kein Ersatz für eine Donaubrücke.

Um aber an die Brücke eine gleich günstige Verbindung in westlicher Richtung über Sofia nach Griechenland, in östlicher über Philippopel nach Stambul zu erreichen, wird die Überbrückung etwa in der Mitte zwischen Krajowa und Bukarest vorgeschlagen. Nördlich soll der Schienenstrang an die geplante neue West-Ost-Linie Krajowa—Bukarest

anschließen. Südlich mündet sie in die bulgarische Zentralbahn ein und soll nun über Sofia ihre zwischenstaatliche Fortsetzung nach Süden und Westen finden. Als Brückenbaustelle ist Korabia ausersehen.

Zunächst soll endlich, nach Süden durch das Strumatal abzweigend, von Radomir an der Strecke Sofia—Küstendil die Verbindung nach Saloniki und damit nach Athen entstehen. Als 60-cm-Schmalspurbahn ist diese Strecke im Kriege bis Petritsch gebaut worden, westlich im Tal der Strumitza verlängert bis zur Front. Sie ist im Umbau zur Normalspur begriffen, teils bereits in der Regelspur im Betrieb. Diese Strecke müßte südlich mit kaum 20 km Neubau an die Linie Dedeagatsch—Saloniki herangeführt werden, etwa westlich von Demir Hissar. Damit wäre der unleidliche Umweg von Sofia nach Athen über Nisch beseitigt, dessen verkehrliche Bedienung den bulgarischen Interessen wenig zu entsprechen scheint und daher scharf kritisiert wird.

Nach Westen denkt Boschkoff an eine Fortsetzung der Strecke Sofia—Küstendil—Güschewo über Üsküb, dann im Zuge der 60 cm Spur-Bahn nach Ochrid und von hier über Tirana nach Durazzo, der alte Plan der sogenannten bulgarischen Donau-Adria-Bahn.

Unmittelbar südlich der neuen Donaubrücke aber soll eine weitere Balkanquerbahn über Plewna, Lowetsch, Karlowo nach Philippopel führen und den Anschluß an die Balkanstrecke nach Stambul herstellen.

Man erkennt, daß sich hier nationale Interessen mit allgemeinen zwischenstaatlichen Verkehrsinteressen kreuzen. Boschkoff führt zur Stützung seiner Ansicht über das Vorwiegen der Nord-Süd-Richtung in den Verkehrsbeziehungen die alten Römerstraßen an, deren beide bedeutendste diese ausgesprochene Richtung innehielten:

einmal die Straße Romula—Oescus—Philippopolis—Byzantium mit der Brücke Konstatins bei Oescus, also bei dem heutigen Korabia,

dann die Straße Romula—Viminacium—Naissus—Lissus—Dyrrachium—Appolonia—Aulon mit der Trajanbrücke bei dem heutigen Negotin östlich Viminacium.

Damit wäre man also nach über tausend Jahren wieder an einer alten Weisheit angelangt.

Boschkoff schätzt die Kosten des Brückenbaues bei Korabia auf 1 Milliarde Lei (etwa 24 Millionen RM) und bewertet die jährliche Belastung des rumänischen Eisenbahnhaushaltes bei 12 Milliarden Lei Gesamtausgabe (288 Millionen RM) mit 40 bis 50 Millionen Lei (etwa 1,2 Millionen RM), die des bulgarischen mit 30 bis 32 Millionen Lewa (900 000 RM), bei 1,2 Milliarden Lewa (36 Mill. RM) Gesamtausgabe für erträglich im Hinblick auf den hohen Verkehrswert des neuen Brückenbaues. Die Verbindung mit Saloniki glaubt Boschkoff allerdings nur in Verbindung mit der Donaubrücke verantworten zu können, damit sich die großen zwischenstaatlichen Verkehrsaussichten verwirklichen und diese neue Linie nicht allein auf den Verkehr Sofia—Saloniki—Athen angewiesen ist.

Inzwischen hat sich der Luftverkehr der bestehenden Lücke angenommen. In 75 bis 90 Minuten fährt man von Sofia nach Saloniki.

viermal wöchentlich mit einer französischen, dreimal mit einer polnischen und täglich mit der Lufthansa-Linie. Eine Zwischenlösung für den Schienenverkehr ohne den kostspieligen Umbau der 60-cm-Spur bis Petritsch in die Regelspur könnte gefunden werden, indem der Endpunkt der 60-cm-Spur-Bahn, die östlich Petritsch bis Kulata nahe der griechischen Grenze führt, mit der Station Sydero—Kastron der Orientbahnlinie Dedeagatsch—Saloniki verbunden würde. Indes, es ist keine Einigung zustande zu bringen, ob man die Strecke provisorisch in der 60-cm-Spur an die Normalspur der Orientbahn heranführen und dort umladen soll oder umgekehrt. Aber auch der Kraftwagen sucht sich der Gelegenheit zu bemächtigen, die Reisezeit Sofia—Saloniki über Nisch mit der Eisenbahn von 23 oder 31 Stunden auf dem Weg durch das Strumatal zu unterbieten, was nicht schwer sein wird, wenn die Straßenverhältnisse einen regelmäßigen Verkehr erlauben. Je nach der Verbindung mit der Eisenbahnfahrt auf der Kleinbahn würde man dann mit dem Kraftwagen Saloniki von Sofia aus in 11 bis 15 Stunden erreichen können. Ab 15. Mai 1936 soll die Linie eröffnet werden.

Mit diesem Überblick über die aktuelle Frage des Ausbaues der großen Balkanverbindungen ist die Arbeit Boschkoffs nicht erschöpft. Die Erörterung der verkehrspolitischen Voraussetzungen des Balkanraumes, der Handelsbeziehungen der Balkanländer, der Eisenbahnen und ihres Verkehrs, die Darstellung der Geschichte der geplanten Brückenverbindungen, des Handelsverkehrs über die Donau, der besonderen Beziehungen zwischen Bulgarien und Griechenland weitet die Ausführungen über das unmittelbar gesteckte Ziel aus. Die geschichtlichen Ausblicke und die aus einer mehrjährigen verantwortlichen Leitung der bulgarischen Eisenbahnen und Häfen geschöpften Erfahrungen verdienen, daß auf sie gelegentlich noch einmal im Zusammenhang mit den Fortschritten des Eisenbahnwesens auf dem Balkan zurückgekommen wird. Die 53 Seiten des bulgarischen Textes sind durch eine sieben Seiten umfassende Inhaltsangabe in französischer Sprache ergänzt und der Inhalt des Buches auf diese Weise einem weiteren Kreise zugänglich gemacht. Soviele Jahrzehnte bereits auch über die Donaubrücke und die Erschließung Mazedoniens gestritten und geschrieben wird — schon Ende der 80er Jahre findet man in dem deutschen Verkehrsschrifttum die ersten Notizen —, es scheint, daß immer noch nicht die politischen Voraussetzungen für eine Lösung gefunden sind. Mehr wie sonstwo in Europa wird es uns hier klar, daß die Voraussetzung für eine vernünftige Verkehrspolitik eine gleichberechtigte, friedlicher Entwicklung dienende auswärtige Politik ist. *Dr. Remy.*

Graf Schwerin von Krosigk, Reichsminister der Finanzen. Nationalsozialistische Finanzpolitik. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1936.

Das Heft bringt auf 16 Seiten den Vortrag zum Abdruck, den der Reichsminister der Finanzen am 27. November 1935 im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel gehalten hat. Der Reichsminister der

Finanzen entwickelt hier keine wissenschaftlichen, theoretischen Lehrsätze, sondern er zeigt von höherem Gesichtspunkte aus die praktischen Maßnahmen, welche die Reichsregierung auf dem Gebiete der Finanz- und Wirtschaftspolitik seit dem Umbruch ergriffen hat. Das vom Führer gesteckte Ziel des wirtschaftlichen Wiederaufbaus habe in Deutschland nur erreicht werden können durch Belebung der privaten Initiative und durch Arbeitsbeschaffung unter weitgehendem Einsatz staatlicher Aktivität und des Staatskredits. Die Anspannung des Staatskredits bedeute einen Vorgriff auf Reserven der Zukunft, und zwar auf Reserven, die sich der Staat durch seine aktive Finanzpolitik schaffen wolle. Die Richtigkeit dieses allein möglich gewesenen Weges sei inzwischen durch die Abnahme der Arbeitslosenunterstützungen und durch die Steigerung der Steuereinnahmen erwiesen.

Im Zusammenhang damit warnt der Minister aber vor der Vorstellung, als könne man diesen unter außergewöhnlichen Umständen beschrittenen und gerechtfertigten Weg des Krediteinsatzes beliebig weit gehen. Nach dem bekannten Gesetz vom abnehmenden Ertrage sei diesem Vorgehen vielmehr eine wirtschaftliche Grenze gesetzt, die in erster Linie durch die Belastungsfähigkeit der künftigen Haushalte für die Rückzahlung der Kredite gezogen sei, dann aber auch durch die Beschränkungen in der Inanspruchnahme des Kapitalmarkts, die sich aus dessen begrenzter Fähigkeit ergäben, kurzfristige Kredite in langfristige umzuwandeln. Bei allen Maßnahmen hätte daher äußerste Sparsamkeit obzuwalten; der leider oft zu hörende Satz, auf den Pfennig oder sogar auf eine Handvoll Millionen komme es in unserer Zeit nicht mehr an, dürfe unter gar keinen Umständen Gültigkeit erlangen. Jeder Pfennig müsse so ausgegeben werden, wie es das die Steuern zahlende Volk erwarten und verlangen kann.

Für die Zukunft befürchtet der Reichsminister der Finanzen keine Rückschläge, weil sich bis dahin auf anderen Gebieten ein heute nicht ausreichend zu befriedigender Bedarf angestaut haben werde, der dann die Versorgung der Wirtschaft mit Aufträgen übernehmen werde, so etwa bei den verschiedenen Zweigen der Konsumgüterindustrie, im Wohnungsbau, bei der Landwirtschaft und auf dem großen Gebiete der Motorisierung. Schließlich laufe alles auf eine entsprechende Stärkung der Privatinitiative hinaus, die der Staat von seiner Unternehmerschaft fordern müsse. Niemand solle glauben, daß Wunder geschehen würden oder müßten. Es gäbe nur ein Wunder zur Überwindung der gegenwärtige Krise, und das sei der Glaube an unsere eigene Kraft, unsere eigene Leistung und unsere eigene Opferwilligkeit. *Prang.*

---

v. Eheberg-Boesler, Dr. Grundriß der Finanzwissenschaft. 7. neubearbeitete Auflage. A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung, Leipzig 1936. Preis: geh. 6 RM, geb. 7,50 RM.

Die neue jetzt vorliegende 7. Auflage des im Jahre 1925 zum ersten Male erschienenen Grundrisses ist von dem Dozenten an der Universität Leipzig Dr. Boesler besorgt worden. Der Bearbeiter hat es nicht als seine Aufgabe betrachtet, das Buch von Grund auf umzugestalten, er

hat vielmehr von der ursprünglichen Fassung alles unberührt gelassen, was auch heute noch volle Geltung beanspruchen kann, so namentlich die Systematik, die geschichtlichen Rückblicke, die theoretische Grundlegung und die begrifflichen Erläuterungen. Damit wurde auch der pädagogische Charakter des Grundrisses gewahrt, der — wie es im Vorwort zu einer der früheren Auflagen heißt — „allen dienen soll, die nach einer gedrängten wissenschaftlichen Einführung in das Gebiet und die Probleme der Finanzwissenschaft verlangen". Die Neuauflage berücksichtigt aber weitgehend die umwälzenden Wandlungen, die sich seit der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus auf dem Gebiete des Finanzwesens vollzogen haben; zugleich gibt der Grundriß in dieser neuen Gestalt auch einen geschlossenen Überblick über die Gesetzgebung, die hier seit 1933 geschaffen worden ist. Der Verfasser bemüht sich dabei, die in allen diesen Maßnahmen liegenden Grundgedanken herauszustellen. Für ihre Behandlung dienen folgende Vorgänge von entscheidender Bedeutung zur Kennzeichnung der eingetretenen Wandlungen: die von Staatssekretär Reinhardt begründete und durchgeführte neue Steuerpolitik und die damit im Zusammenhang stehenden Maßnahmen der Finanzierung der Arbeitsbeschaffung und des Wiederaufbaues der Deutschen Wehrmacht und ferner die Deutsche Gemeindeordnung, die als ein „Grundgesetz des nationalsozialistischen Staates" betont, daß „eine fruchtbare Gemeindeverwaltung unter allen Umständen durch eine geordnete Finanzwirtschaft bedingt ist", und für diese Ordnung entscheidende Richtlinien gibt. Aus allen diesen Änderungen ergibt sich dann auch der Maßstab für die Beurteilung der bisherigen Lehren und Auffassungen in der Finanzwissenschaft und Finanzpolitik.

Im einzelnen hat der Bearbeiter, worauf er in seinem Vorwort selbst hinweist, eine Reihe von Gesichtspunkten stärker als früher in den Vordergrund treten lassen, so insbesondere die Probleme und Tatsachen der Gemeindefinanzen, die allgemeinen finanzrechtlichen (vor allem haushaltsrechtlichen) Tatbestände und die Bestimmungen des allgemeinen Steuerrechts. Der Grundriß soll auf diese Weise auch zu einem brauchbaren Hilfsmittel für den Juristen werden. Darüber hinaus gestattet das wesentlich erweiterte und verbesserte Sachregister eine schnelle erste Orientierung für jeden, der mit diesen Dingen praktisch zu tun hat. Das Buch wird sich in der 7. Auflage zu seinen alten Freunden sicherlich viel neue erwerben. *Prang.*

Fülles, Dr. rer. pol., Theo. Die Eisenbahn-Personentariftheorien. Ein lehrgeschichtlicher volks- und betriebswirtschaftlicher Abriß. Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln Nr. 5 mit Geleitwort von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Verlag Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski/Köln 1935. 113 Seiten. Preis 6,40 RM.

Ein „lehrgeschichtliches" Werk aus der Feder eines offenbar sehr jungen Doktors wird bei älteren Lesern, die sich seit Jahrzehnten um tarif- und betriebswirtschaftliche Erkenntnis und Diskussion bemühen,

sehr leicht verwandte Gefühle auslösen, wie sie in der zweiten Schülerszene des Faust den travestierten alten Gelehrten gegenüber der Frische und Selbstsicherheit des Baccalaureus erfüllen: Dem gegenüber bleibt es ziemlich gleichgültig, ob der erfahrene Hörer oder Leser nun von Fülles gelobt oder getadelt wird. Bibliographie und Propädeutik einer Wissenschaft sind Früchte, die im allgemeinen nur von den Allerreifsten gepflückt werden sollten. Wenn Prof. Dr. Napp-Zinn in einigen Jahren sich an solche Arbeit machen sollte, so würden wir dies mit größeren Erwartungen begrüßen. Er hat das Zeug dazu. *D. Spiess.*

Herr, Dr. Karl. Die Schiedssprüche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. 360 Seiten. Verlag: Dr. Karl Herr, München, Marsstraße 35. Preis 4,— RM.

Während das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Verkehrtreibenden im deutschen Verkehr durch das HGB und die EVO, im internationalen Verkehr durch das IÜP und das IÜG genau geregelt ist, bestehen für das Verhältnis mehrerer Eisenbahnen, die an einem Beförderungsvertrage beteiligt sind, untereinander im deutschen wie im internationalen Verkehr keine zwingenden Vorschriften. Vielmehr ist es den Eisenbahnen von jeher in weitem Umfange überlassen gewesen, ihr Verhältnis zueinander durch Vereinbarungen selbst zu regeln. Von diesem Rechte haben der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen, das Internationale Eisenbahntransportkomitee und der Internationale Güterwagenverband in großem Umfange Gebrauch gemacht. Sie haben dabei auch für die Entscheidung von Streitigkeiten aus den getroffenen Vereinbarungen Schiedsgerichte an Stelle des Klageweges eingesetzt; außerdem ist im IÜG eine schiedsrichterliche Tätigkeit des Zentralamts für die internationale Eisenbahnbeförderung bei Streitigkeiten zwischen Eisenbahnen vorgesehen. Die Eisenbahnen haben ihre Meinungsverschiedenheiten vor allem in früheren Jahren in sehr zahlreichen Fällen auf diesem Wege geschlichtet. Besonders zwischen den Verwaltungen des VMEV ist in den langen Jahren seines Bestehens eine sehr große Zahl von schiedsgerichtlichen Entscheidungen ergangen. Die Entscheidungen waren nur in Sitzungsniederschriften oder in Zeitschriften wie der Zeitung des Vereins deutscher (mitteleuropäischer) Eisenbahnverwaltungen oder in der Zeitung des Zentralamts für internationale Eisenbahnbeförderung von Fall zu Fall wiedergegeben. An einer zusammenfassenden Darstellung dieser Schiedstätigkeit hat es bis zum Erscheinen des Buches von Dr. Herr gefehlt. Dr. Herr hat in seinem Buche insgesamt 768 schiedsgerichtliche Entscheidungen, die in der Zeit von 1875 bis 1931 von den verschiedenen dazu eingesetzten Stellen ergangen sind, zusammengetragen und systematisch in drei große Gruppen: Allgemeines, Wagenübergang und Frachtaufkommen gegliedert dargestellt. Von jeder Entscheidung wird der wesentliche Inhalt wiedergegeben, auch wird angegeben, von welcher Stelle und zu welcher Zeit

die Entscheidung ergangen ist, wer die Parteien waren, und wo Näheres über die Entscheidung zu finden ist. Der Verfasser beschränkt sich aber nicht auf die Wiedergabe der Entscheidungen selbst, er gibt vielmehr auch ein interessantes Bild über die Entwicklung des Schiedsverfahrens im Verein und in den anderen Verbänden und nach dem IÜG., über die Rechtsquellen des Verfahrens und über das Verfahren selbst.

Aus dem Buche kann man auch erkennen, wie die Zahl der Streitfälle in den 57 Jahren immer mehr zurückgegangen ist. In die Zeit von 1875 bis 1900 fallen von den 768 Entscheidungen 534, während der Rest von 234 in den Jahren 1901—1931 ergangen ist. In der Zeit von 1931 bis jetzt sind, soweit hat festgestellt werden können, überhaupt keine Schiedssprüche gefällt worden. Dieser Rückgang ist einmal daraus zu erklären, daß die Zahl der Bahnen durch Zusammenschlüsse kleiner geworden ist, ferner aber auch daraus, daß die auftretenden Zweifelsfragen zwischen den Bahnen durch immer klarere und erschöpfendere Vereinbarungen beseitigt worden sind. Dadurch wird aber der Wert des Buches nicht gemindert. Denn der Verfasser will nicht den Eisenbahnen einen Anhalt geben, mit welcher Entscheidung sie in einem Streitfalle zu rechnen haben, diese Zweckbestimmung scheidet schon deshalb aus, weil die Grundlagen der Entscheidungen sich vielfach geändert haben. Er will vielmehr eine historische Darstellung geben. Als eine solche hat das Buch aber einen außerordentlich hohen bleibenden Wert. Denn es zeigt die Entwicklung des Verhältnisses der Eisenbahnen zueinander, indem es über die Fortbildung der verschiedenartigen Vereinbarungen, wie z. B. gegenseitige Wagenbenutzung oder Regelung von Verschleppungen oder falschen Frachterhebungen oder Güterbeschädigungen, durch 57 Jahre Aufschluß gibt. So bildet das Buch ein wertvolles Hilfsmittel für jeden, der sich mit der Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens beschäftigt. *Dr. Reinige.*

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 1936. 32. Jahrgang. Berlin 1936. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 526 Seiten, 4 Bildnisse. Preis 10,80 RM.

Das Verzeichnis ist wieder in der bewährten, seit 1930 eingeführten Form erschienen. Es enthält ein vollständiges Verzeichnis der Mitglieder des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn, der oberen Reichsbahnbeamten, der oberen Beamten der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsautobahnen. Zugleich gibt es ein gutes Bild von der Organisation der genannten Behörden. Das Verzeichnis ist, wie immer, für die oberen Reichsbahnbeamten und jeden, der an der Deutschen Reichsbahn interessiert ist, von großem Wert. *Dr. Genest.*

Kommerell, Dr.-Ing., Direktor bei der Reichsbahn. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. 4. neu bearbeitete und erweiterte Auflage. II. Teil. Vollwandige Eisenbahnbrücken. Berlin 1936. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 5 RM.

Zum ersten Male gibt die Reichsbahn Vorschriften für geschweißte vollwandige Eisenbahnbrücken heraus, nachdem die Ergebnisse umfangreicher Versuche mit geschweißten Verbindungen für Dauerbelastung durchgeführt worden sind. Während bei den durch statische Belastung gekennzeichneten Stahlhochbauten ein kleiner Fehler in der baulichen Durchbildung von verhältnismäßig geringem Einfluß ist, kann das Nichtbeachten der Ergebnisse der Dauerfestigkeitsversuche, des Kraftflusses und der physikalischen Vorgänge beim Schweißen von verhängnisvoller Wirkung sein. Von besonderer Bedeutung sind folgende Erkenntnisse: Stumpfnähte erwiesen sich besser als Kehlnähte; die Nähte sind in der Wurzel nachzuschweißen; an beginnenden Kehlnähten ist der Übergang sanft auslaufend zu gestalten; die Nahtform ist sehr wichtig; die gute Werkeinrichtung der schweißenden Stahlbauanstalten ist Voraussetzung für ein gutes Gelingen; die Schweiße soll verformbar sein; für die Berechnung sind die sogenannten Spannungshäuschen zu beachten; die Stumpfnähte in gestoßenen Zuggurtplatten sollen unter 45° geneigt sein; für die neutrale Faser ist der Nachweis der Scherspannung erforderlich; die Einpassung von Stegblechaussteifungen im Zugteil von gebogenen Trägern ist mit großer Sorgfalt vorzunehmen; vor dem Verschweißen ist die Walzhaut zu beseitigen. Wichtig sind vor allem auch die Vorschriften über die erstmalige und die wiederholte Prüfung der Schweißer.

Den in der Praxis weit verbreiteten Erläuterungen Kommerells zu den Schweißvorschriften sind wiederum eine Reihe von Beispielen zur Berechnung von geschweißten vollwandigen Eisenbahnbrücken angegliedert, die die Anwendung klar erkennen lassen.

Für den Schweiß- und Stahlbauingenieur sind die Erläuterungen ein unentbehrliches Hilfsmittel, um sich in die an sich kurz gefaßten Vorschriften einzuarbeiten. *Dr. Kollmar.*

Stahlbaukalender 1936. Herausgegeben vom Deutschen Stahlbauverband Berlin, bearbeitet von Prof. Dr. Unold. 2. Jahrgang. Berlin 1936. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 4,50 RM.

Im Jahrgang 1935 dieser Zeitschrift ist auf Seite 256 der 1. Jahrgang des Stahlbaukalenders besprochen worden. Der Kalender hat in der Fachwelt eine außerordentlich günstige Aufnahme gefunden, was den Herausgeber nicht nur zu einer Neuausgabe, sondern zu einer wesentlichen Erweiterung ermutigt hat. Während der 1. Jahrgang 323 Seiten und 772 Textabbildungen umfaßte, wuchs der 2. Jahrgang bereits auf 493 Seiten und 1350 Textabbildungen. Erweitert wurden die Abschnitte über die Lösungstechnik der Elastizitätsgleichungen, die Dauerfestigkeit, die

Rahmenformeln und die Statik des durchlaufenden Trägers auf unnachgiebigen Stützen.

Alle Abschnitte, die die amtlichen Vorschriften behandeln, sind auf den neuesten Stand gebracht. Während der Brückenbau im 1. Jahrgang zugunsten des Hochbaues stark zurücktreten mußte, sind nunmehr die wichtigsten Brückenbauten, die Vollwand- und die Fachwerkbalkenbrücken, nebst den dafür in Frage kommenden amtlichen Vorschriften mit behandelt einschl. der neuesten Vorschriften für geschweißte Stahlbauten.

Schließlich sind die wichtigsten Vorschriften für Stahlbauten des Auslandes in der erwünschten Kürze wiedergegeben. Den über den Alltagsarbeiten stehenden Ingenieur werden diese Bestimmungen in vielen Punkten zum Nachdenken anregen.

Die Ausstattung des neuen Jahrganges ist wiederum in jeder Beziehung gediegen. In handlichem Format wird wiederum eine Fülle des Wissens vermittelt. Der neue Jahrgang kann dem Fachmann und den Studierenden des Ingenieurbauwesens wärmstens empfohlen werden.

Dr. Kollmar.

Stahl im Hochbau. Taschenbuch für Entwurf, Berechnung und Ausführung von Stahlbauten. 9. Auflage. XXVI, 780 Seiten. Verlag: Stahleisen m. b. H., Düsseldorf, Ludwig-Knickmann-Str. 27 und Julius Springer, Berlin. Preis geb. 12,— RM.

Das für den Stahlkonstrukteur seit langem unentbehrlich gewordene Taschenbuch für Entwurf, Berechnung und Ausführung von Stahlbauten liegt in 9. Auflage vor. Da in den 5 Jahren seit dem Erscheinen der 8. Auflage eine Reihe für den Stahlbau maßgebender Vorschriften und Bestimmungen neu herausgekommen ist, die sich auf die verschiedenen Gebiete der Belastungsannahmen, der Berechnung und der Ausführung von Stahlbauten beziehen, war eine umfangreiche Neubearbeitung des Werkes notwendig.

Von den Ergänzungen und neuen Abschnitten in der 9. Auflage sind insbesondere folgende zu erwähnen:

1. Abschnitt. Eisen und Stahlerzeugnisse.

Unter den Profilangaben über Formstähle usw. wurden neu aufgenommen die Sonder-Walzprofile für Schweißung, u. a. Wulst-Flachstähle und Nasenprofile.

2. Abschnitt. Grundlagen für die Bemessung von Hoch- und Stahlbauten.

Hier wurden die neuen ministeriellen Bestimmungen (DIN 1050, 1052, 1054, 1055, 4102 und 4110), soweit erforderlich, wortgetreu wiedergegeben; unter IV sind alle maßgebenden Vorschriften der Deutschen Reichsbahn aufgeführt. Ein besonderer Teil dieses Abschnittes ist den neuzeitlichen Leichtbaustoffen gewidmet.

Der 5. Abschnitt, Schweißung im Stahlhochbau, ist vollkommen neu. Durch wörtliche Aufnahme der DIN 4100, Zusammenstellung geschweißter Querschnitte, ergänzende Angaben für Berech-

nung und Ausführung und Berechnungsbeispiele wurde diesem gegenwärtig so wichtigen Sondergebiet des Stahlbaues gebührende Rechnung getragen.

Im 8. Abschnitt, Feuerbeständige und feuerhemmende Decken, wurden die Vorschriften für Steineisendecken mit Bemessungstafeln von 1932 aufgenommen; ferner wurden durch Beschreibungen mit Zahlentafeln die besonderen Eisenbetonbewehrungen wie Baustahlgewebe, Krupp-Istegstahl und Benzingergeflecht berücksichtigt.

Die Abschnitte 11 über Auflagersteine, Lager und Fußplatten und 12 über Gerüste, Hölzer, Seile, Ketten usw. wurden den neuen Bestimmungen entsprechend umgearbeitet; bei den Grundlagen für Gerüste wurde auf die „Technischen Vorschriften für Stahlbauwerke" der Deutschen Reichsbahn Bezug genommen.

Der 13. Abschnitt, Allgemeine Angaben, wurde u. a. erweitert durch die Umwandlung russischer Maße in Metermaße.

Im Anhang wurde zum ersten Male auch auf geschweißte Trägeranschlüsse Rücksicht genommen. In den allgemeinen Zahlentafeln, die den Abschluß des Werkes bilden, wurden insbesondere neu aufgenommen die Anstrichflächen von DIN-Walzprofilen.

Auch bei dieser Auflage des Taschenbuches muß man feststellen, daß der „Stahl im Hochbau" als ein unentbehrliches, auf den neuesten Stand des Stahlbaues gebrachtes Nachschlagewerk für alle Ingenieure, die sich mit dem Entwerfen von Stahlkonstruktionen irgendwelcher Art zu befassen haben, anzusehen ist. *Seeger.*

Nowak, Alfred, Prof. Dr.-Ing. Der Einfluß des Frostkerns auf die Imprägnierung der Buchenschwelle. Verlag Julius Springer, Wien, Schottengasse 4. 22 Seiten. Preis 1,45 RM.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die über den Frostkern bei der Buche und seinem Übergang zum Rotkern im Schrifttum bekannt gewordenen Meinungen wiederzugeben, ohne sich für eine bestimmte einzusetzen. Da er jedoch das österreichische Verfahren einer Wechseltränkung mit Salz und Teeröl mit der Begründung empfiehlt, daß es nur mittels Salzlösung möglich ist, einen Frostkern zu durchtränken, schließt er sich offenbar der Auffassung einer allmählichen Verthyllung des Frostkerns bis zur Rotkernbildung an. Seine eigenen Versuche erstrecken sich für jedes Verfahren leider nur auf je eine Schwelle. Bei der Verschiedenartigkeit des Holzes dürfen die so erhaltenen Ergebnisse nicht verallgemeinert werden. Es wäre daher zu wünschen, daß der Verfasser diese Versuchsergebnisse durch Versuche auf breiterer Grundlage nachprüft. *Braumann.*

Otto Hübners geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. 72. Ausgabe 1936, bearbeitet von Dr. Ernst Roesner, Regierungsrat im Statistischen Reichsamt in Berlin, 600 Seiten Queroktav. Wien und Leipzig 1936, L. W. Seidel & Sohn. 15.— RM.

Wenn ein Buch die 72. Auflage erlebt, so ragt es schon dadurch aus der Menge der Literatur heraus. In der Tat handelt es sich hier um ein statistisches Werk, das sowohl die Elemente der Allgemeinbildung wie die Unterlagen der Wirtschaftsstatistik für die ganze Erde umfaßt. Die jetzige Ausgabe (1936) schließt sich im wesentlichen an die letzte von 1932 an. Neu darin ist ein Abschnitt „Wahlen", und selbstverständlich sind auch die Angaben über die Regierungsformen, Verfassungen usw. der einzelnen Länder aufs Laufende gebracht. In dem Abschnitt „Verkehr" ist neu hinzugekommen eine Übersicht über die Großfunkstellen. Die Gliederung in die Hauptabschnitte, die zugleich den reichen Inhalt des Werkes erkennen läßt, ist beibehalten: 1. Allgemeine geographische Angaben, 2. Gebiet und Bevölkerung, 3. Landwirtschaft, Viehbestand, Bergbau und Industrie, 4. Verkehr, 5. Finanzen und Geldwesen, Handel. Dieser letzte Abschnitt enthält namentlich auch eingehende Angaben über Ein- und Ausfuhr der einzelnen Länder. Die Bearbeitung des Werkes ist auch in der neuen Ausgabe sehr sorgfältig und zuverlässig, so daß das Buch denen, die es von früher kennen, in der neuen Auflage willkommen sein wird und denen, die es noch nicht kennen, viele Kenntnisse neu vermitteln dürfte.

Bei aller Anerkennung, die das Werk verdient, darf doch auch die Anregung zu einer kleinen Änderung des Inhalts gegeben werden. Im Anhang wird eine Übersicht der außer dem metrischen System noch gebräuchlichen nichtmetrischen Maßeinheiten gegeben (S. 588 ff.). Darin finden sich beim Deutschen Reich eingehende Angaben über alte Längenmaße, Hohlmaße und Gewichte der einzelnen deutschen Länder. Diese Maße sind zu einem großen Teil inzwischen nicht mehr als „gebräuchlich" zu bezeichnen, und es wäre wegen des Eindrucks für Ausländer, die das Buch zur Hand bekommen, besser, diese Vielgestaltigkeit des deutschen Maßwesens nicht unnötig zu verewigen. *Kittel.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn. Verlag Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstraße 140/142. Preis 3,50 RM.

Friedrich List Werke, Band IX und X. Verlag: Reimar Hobbing, Berlin SW 19, Beuthstr. 8. Preis: Band IX (420 Seiten) 18 RM, Band X (319 Seiten) 10 RM.

Parmelee, Julius, Direktor, Bureau of Railway Economics of the Association of American Railroads Washington, D. C. A Review of Railway Operations in 1935. 32 Seiten.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

55. Jahrg. Nr. 8 bis 16. Vom 22. Februar bis 18. April 1936.

(8:) Ausbau des Österreichisch-jugoslawischen Verbandgütertarifs. — (9:) Die Prozesse gegen die Verschubnebengebühr. — (10:) Eisenbahn und Kraftwagen. — (11:) Neuordnung des Lastkraftwagenverkehrs in Österreich. — (12:) Ein Krisenzuschlag zur Fracht an Stelle des Krisenzuschlags zur Frachtsteuer. — (13:) Feste Kilometergrenzen beim Autoverzicht. — (14:) Die Neuordnung des Lastkraftwagenverkehrs in Österreich. — (15:) Der Krisenzuschlag zur Fracht. — (16:) Der neue Sanierungsentwurf für die Schweizerischen Bundesbahnen.

Der Bauingenieur. Berlin.

17. Jahrg. Heft 9/10 bis 15/16. Vom 6. März bis 17. April 1936.

(9/10:) Umbau von Brücken anläßlich der Elektrisierung der Strecke Augsburg—Nürnberg. — Überführung der Reichsautobahn über den Vorbahnhof Lehrte. — (11/12:) Maßnahmen zur Nutzbarmachung von Tunneln für Luftschutzzwecke. — (15/16:) Die Herstellung eines geschweißten Signalstegs in Nürnberg Hauptbahnhof.

Die Bautechnik. Berlin.

14. Jahrg. Heft 11 bis 17. Vom 6. März bis 17. April 1936.

(11:) Entwicklung des Verkehrs und Betriebs auf dem Oder-Spree-Kanal. — Zweigleisige Vollwandrahmenbrücke in der Hauptbahnstrecke Köln—Düsseldorf über die Provinzialstraße. — (12—16:) Die neuen Brückenbauten der Reichsbahn in Glogau. — (17:) Die Abdichtung von Gebirgstunneln.

Braunkohle. Halle/S.

35. Jahrg. Heft 7 bis 14. Vom 15. Februar bis 4. April 1936.

(7:) Zum Energiewirtschaftsgesetz vom 13. Dezember 1935. — (9:) Haftungs-Ausschließungsgründe von der gesetzlichen Schadensersatzpflicht des Bergwerksbesitzers aus § 148 ABG. — (11:) Zur Erhöhung der Eisenbahngütertarife am 20. Januar 1936. — (14:) Zur Rauchschadenfrage.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 199 bis 200. Vom Januar bis Februar 1936.

(199:) Der Loskauf der Eisenbahn. — Schienenweg und Landstraße. — Die Sicherheit von Reisenden und Gepäck bei den Eisenbahngesellschaften und den Kraftomnibusunternehmen. — Gefolgsleute, Abseitsstehende und Gegner. — Entschädigungsgericht und Staatsaufsicht bei den Eisenbahnen. — (200:) Das Eisenbahnproblem. — Über den Frachtbrief. Seine Bedeutung und sein rechtlicher Charakter. — Die Entschädigungsgerichte: Erweiterung ihrer Tätigkeit auf den Kraftwagenverkehr und auf die Reiseversicherung. — Eisenbahnarchiv: Die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften im Betriebsdienst. — Doppelgleise in Spanien. — Eine wertvolle Stellungnahme zur Frage der Anpassung von Generaldirektor Dautry.

Chronique des transports. Paris.

15. Jahrg. Nr. 4 bis 7. Vom 25. Februar bis 10. April 1936.

(4:) L'évolution du trafic des voies navigables et des voies ferrées en France, de 1930 à 1934. — (5:) La coordination du rail et de la route au sénat. — La Société nationale des chemins de fer belges en 1934. — (6:) Le réseau de l'État en 1934. — (7:) Les Chemins de fer allemands en 1935.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

70. Jahrg. Nr. 12 bis 15. Vom 18. März bis 8. April 1936.

(12:) Landesplanung — Reichsplanung — Raumordnung. — (13:) Der Glogauer Bahnhofsvorplatz-Wettbewerb. — (15:) Kraftverkehr und Raumordnung. — Zum Wettbewerb Bahnhofsvorplatz Glogau.

Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.

41. Jahrg. Heft 5. Vom 1. März 1936.

Das Recht der deutschen Straßen.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 21 bis 28. Vom 21. Februar bis 9. April 1936.

(21:) Reichsbahn beschafft. — (24:) Vor dem neuen Kraftwagentarif. — (27:) Der Zwang zur Sparsamkeit der Reichsbahn. — (28:) Die Wirtschaftlichkeit des neuen Ostpreußenverkehrs.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

33. Jahrg. Nr. 10 bis 16. Vom 27. Februar bis 16. April 1936.

(10:) Ausbauprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Rhein-Ruhrgebiet. — (11:) Die Ordnung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen. — (12:) Gedanken zur Neufassung des Einzelhandelsschutzgesetzes. — (13:) Zum kommenden Sammelladungstarif. — (16:) Das Internationale Behälterbüro: Seine Entstehung und seine Aufgaben.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

57. Jahrg. Heft 8 bis 15. Vom 20. Februar bis 9. April 1936.

(8:) Elektrischer Bahnbetrieb vor 25 Jahren. — (11:) Fernsteueranlage Priesterweg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. — (15:) Blitzströme.

Engineering. London.

Band 141. Nr. 3658 bis 3663. Vom 21. Februar bis 27. März 1936.

(3658:) 2,000 kW, 3·3-kV mercury rectifiers for the Polish State Railways. — (3663:) Steamlocomotive tests.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin.

Heft 42. Vom 15. Februar 1936.

Zur Frage des Staats- und Privatbetriebs im Fernsprechwesen; Entwicklung in Deutschland und in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Hefte 60 bis 61. Februar bis März 1936.

(60:) Die Verkehrsmittel im Wahlkampf. — Die Verbindungsbahn in Madrid II. — Gutscheinhefte mit Klebemarken für den Kauf von Fahrkarten bei den englischen Eisenbahnen. — Die Sonderläufe „Green

Arrow" und „Blue Arrow". — Die 1460 PS-Dieseltriebwagen der spanischen Nordbahn. — Arbeiten der Studienkommission des nationalen Verkehrsrats. — Mitteilung der Handelskammer Santander an die Verkehrskonferenz. — (61:) Die neue Regierung und das Verkehrswesen. — Betrachtungen über die Kosten für den Zugkilometer bei großen Eisenbahnbetrieben. — Betrachtungen über Verkehrspolitik. — Die Vereinfachung der Tarife in Frankreich. — Die neuen Schnelltriebwagen der M. Z. A. — Einnahmen und Zahl der beladenen Wagen 1935 gegenüber 1934.

Le génie civil. Paris.

Band 108. Nr. 10. Vom 7. März 1936.

L'autorail Dunlop — Fouga, à trucks articulés, montés sur roues à pneumatiques et sur roues élastiques.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

5. Jahrg. Nr. 3/4. Vom März/April 1936.

Les autorails diesel-électriques des Chemins de fer de la Provence.

Glasers Annalen. Berlin.

59. Jahrg. Band 118. Heft 5 bis 7. Vom 1. März bis 1. April 1936.

(5:) Neuzeitliche Werkzeugmaschinen in den Eisenbahnwerkstätten. — Die neue Kohlenverladeanlage in Bremen. — Elektro-Werkzeuge. — (6:) Heimstoffwirtschaft im deutschen Lokomotivbau unter besonderer Berücksichtigung der Lagerfrage. — (7:) Ausgleichvorrichtung für Lokomotivprüfstände. — Internationale Automobilausstellung 1936 unter besonderer Berücksichtigung des Nutzkraftwagenbaus.

Glückauf. Essen.

72. Jahrg. Nr. 8. Vom 22. Februar 1936.

Stand der Lokomotivstreckenförderung im deutschen Steinkohlenbergbau.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 2. Februar 1936.

Die Wechselbeziehungen der Farben im Reklame-, Verkehrs- und Signalwesen.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

16. Jahrg. Heft 5/6. Vom 1. März 1936.

25 Jahre elektrischer Fernbahnverkehr in Deutschland.

The journal of the institute of transport. London.

Band 17. Nr. 5 bis 6. März bis April 1936.

(5:) Main Railway line electrification. — (6:) The organisation of a road passenger transport undertaking. — Economic transport development in the Argentine.

Die Lokomotive. Wien.

33. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1936.

(2:) Die elektrischen Lokomotiven der kgl. ung. Staatsbahnen nach dem Kandoschen Phasenumformersystem. — 1 B 1 Gepäcks-Dampftriebwagen

Reihe D. T. 1 der On. B. B. 2. Lieferung. Gebaut von der Wiener Lokomotiv Fabriks-A.-G. — (3:) Die neueren Lokomotiven der London, Midland und Schottischen Bahn. — 100 Jahre österr. K. F. Nordbahn.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band 7. Nr. 3 bis 4. März bis April 1936.

(3:) Abhandlung über die Herstellung von Formstücken aus Eisenbeton. — Über die Zuggeschwindigkeit. — Statistiken der im Laufe der Jahre 1933—1934 vorgekommenen Schienenbrüche. — Erweiterung des elektrischen Betriebes der Southern Railway nach Hastings. — Neue Schnellzuglokomotive mit Turbinenantrieb, Bauart 2-3-1, der London Midland and Scottish Railway. — Wegeübergangs-Sicherung bei der Northern-Pacific-Eisenbahn. — Schnellfahren ohne Entgleisen. — (4:) Die bauliche Ausbildung des Gleises für große Geschwindigkeiten. — Die Elektrisierung der Schwedischen Eisenbahnen. — Neue deutsche 2-C-2 Stromlinienlokomotiven. — Die Magnetschienenbremse an den Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Die neuere Entwicklung im Güterwagenbau. — Die Entwicklung der Turbinenlokomotive in Deutschland. — Schienensprünge infolge von Härterissen im Stahl und von schweren Raddrucken. — Mängel an Lokomotivachsen und Rad-Preß-Passungen. — Dieselbrennstoffe und ihre Auswahl. — Die neuen Rekord-Schnellzuglokomotiven der Baltimore- und Ohio-Bahn. — Diesel-elektrische Triebwagen in Österreich. — Das neue Trilok-Flüssigkeitsgetriebe.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

91. Jahrg. Heft 5 bis 7. Vom 1. März bis 1. April 1936.

(5:) Neues auf dem Gebiet der Druckluftbremsen. — Neue diesel-elektrische Kleinlokomotiven der Niederländischen Eisenbahnen. — Schnellfahrzeuge für Schmalspurbahnen. — (6:) Die Ermittlung der Massenträgheitsmomente durch Schwingungsversuche. — (7:) Bau der 110 kV-Bahnstromfernleitung Landshut—Treuchtlingen. — Der Anlaufstoß bei Eisenbahnfahrzeugen. — Belüftungsanlage für Triebwagen.

Railway Age. New York.

Band 100. Nr. 6 bis 13. Vom 8. Februar bis 28. März 1936.

(6:) Santa Fe buys stainless steel coach. — Report of bureau of safety. — Terminal merger orders proposed. — Treated timber for Railway uses. — I. C. C. reports on cause of Santa Fe Diesel locomotive fire. — A lateral-motion roller-bearing journal box. — (7:) Pullman builds steel refrigerator. — Move steel car shop building from Chicago to Port Huron. — Electric passenger locomotives. — Are the short lines mistreated? — Uniform time control for crossing signals. — Blizzards drive highway traffic to the Railroads. — Government argues roads will not pay pensions. — Control of Van Sweringen roads inquired into by I. C. C. — (8:) Aluminium for Railway rolling stock construction. — North Atlantic coast fights new marine borer attack. — Motive power for high-speed operation. — Large savings claimed for Chicago terminal co-ordination. — Task of moving commerce falls upon railroads. — (9:) Pennsylvania provides modern mail-handling facilities at New York. — Railroad research. — Some observations on old world

transportation problems. — New executives of General Railway Signal Company. — C. a. O. installs remote interlocking. — The spectre of public ownership. — (10:) The Florida hurricane. — How Wisconsin spends federal funds. — Pennsylvania „Streamlines" a steam passenger locomotive. — Railway supply inventories down $ 11,000,000. — Diesel-electric freight locomotive. — Latex cushions and backs for car seats. — I. C. C. orders lower fares in east. — Blizzard battle wins acclaim. — (11:) Savings by weight reduction and streamlining. — Railroads not out of woods yet. — President asks agreement on protection for labor. — Ex parte 115 hearings. — 1935 net deficit $ 287,538.— — A R.E.A. holds enthusiastic convention. — Signal section convenes in Chicago. — N. R. A. A. presents excellent exhibit. — Manufacturers offer new aids to efficiency and economy. — (12:) Railroad marine operations in New York harbor. — Can boiler explosions due to low water be prevented. — Is an „outside" trustee needed? — Repeaters improve train dispatching. — New opportunities. — Floods in east cause wide-spread damage to rail lines. — (13:) What the floods in Pennsylvania did to Railroads. — New streamliner delivered to Jllinois Central. — The government and transport. — Boston a. Maine rail car. — Annual report of Pullman incorporated. — Long-short haul repeal bill passed by house. — Railroads resuming normal services after disastrous floods.

Railway Gazette. London.

Band 64. Nr. 8 bis 16. Vom 21. Februar bis 17. April 1936.

(8:) Bethual Green-Enfield colour-light signalling. — New speed indicator and recorder. — A modern flanging shop. — Enamelled coaches in India. — New American 4-8-4 type locomotives. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (9:) The Railway position in U. S. A. — New wagon stock for London transport. — Welding in locomotive construction, L. M. S. R. — New G. W. R. third class coaches. — (10:) The new Cornish Riviera trains of the G. W. R. — Two new Herbert dieheads. — Long welded rails. — The design and manufacture of containers. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (11:) New German 2-10-2 tank locomotive. — 2-8-2 locomotive for Newfoundland. — Road and rail co-ordination. — (12:) Railway policy and other matters. — „Telegraphic Railways". — The Storstrom bridge. — Duplex bogies. — Stainless steel in locomotive engineering. — A precast reinforced concrete highway bridge. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (13:) Aluminium in rolling stock construction. — A new electric hoist. — New express passenger Beyer-Garratt locomotives for Algeria. — New open type third class carriages, Southern Railway. — A heavy spring coiling machine. — (14:) Welded plate girder bridges for Railways. — Influence of speed on locomotive haulage capacity and fuel consumption. — Air-conditioning on the Victorian Railways. — Improvements at Dancaster works, L. N. E. R. — New 4-8-0 type locomotive for Jamaica. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (15:) Nickel steels in Railway engineering. — Railways and road transport section. — Machining locomotive parts at Crewe works, L. M. S. R. — The gare transatlantique, Le Havre. — (16:) Track maintenance by measured shovel packing. — Lemaître

variable blast pipe. — Nickel steels in Railway engineering. — Power signalling in Holland. — (Supplement:) Diesel Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Februar bis März 1936.

(Februar:) Automatics replace two attended plants on Florida roads. — Crossing protection includes signals for directing trains. — Wood-preservers meet. — Wilmer W. Salmon, President of General Railway Signal Company. — Street traffic signals controlled by trains. — Remote control on the Frisco. — Electric switch lamps. — (März:) C. a. O. remote control. — New automatics on the Missouri Pacific. — Crossing protection program of Jllinois. — The Delaware, Lackawanna and Western's approach-lighting system for semaphore signals. — Annual convention signal section, A. A. R. — Power switch operation by primary batteries. — Signals installed at 26 crossings in Dubuque.

REA. Der elektrische Betrieb. Berlin.

34. Jahrg. Heft 2/3. Februar/März 1936.

Das neue Elektrizitätsrecht.

Die Reichsbahn. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 8 bis Nr. 16. Vom 19. Februar bis 15. April 1936.

(8:) Reichsbahn und Devisenbewirtschaftung. — Spitzenleistungen im Omnibusbetrieb der Reichsbahndirektion Mainz gelegentlich des Hochheimer Herbstpferdemarktes. — (9:) Ein Jahr deutsche Saareisenbahnen. — (10:) Die Einführung des Lastkraftwagenbetriebes bei der Reichsbahndirektion Breslau. — (11:) Die Kassenvorschriften Teil III. — Grünanlagen und Blumenschmuck an den Arbeitsstätten der Reichsbahn. — (12:) Der Eisenbahnhafen Bremen. — Die Dispositionsstellen zur Regelung des Umschlagverkehrs in Bremen, Emden und Nordenham. — (13:) Förderung der Bestrebungen des Amtes „Schönheit der Arbeit" im Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. — Was wahre Werkgemeinschaft vermag. — (14:) Grundsätzliches zur Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. — (15/16:) Neue Steilstrecken-Tenderlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Der Personenzugfahrplan der Deutschen Reichsbahn zum 15. Mai 1936.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 57. Nr. 8 bis 16. Vom 22. Februar bis 18. April 1936.

(8:) Neuregelung der Anliegerbeiträge. — Kosten der Änderungen an Wegekreuzungen und Reichsbahnanlagen. — (14:) Reichsplanung und Raumordnung. — (16:) Die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes. — Das Enteignungsrecht und seine Weiterentwicklung im nationalsozialistischen Staat. — Die Haftung für die Verkehrssicherheit bei Straßenbauarbeiten.

Revista del Consejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 45 bis 47. Oktober bis Dezember 1935.

(45:) Zunahme des Personen- und Güterverkehrs. — Der Verwaltungsrat der kolumbischen Nationaleisenbahnen und die soziale Bewegung. —

Die Drahtseilbahn von Cucuta zum Rio Magdalena. — Betriebs-, Verkehrs-, Finanz- und Personalstatistiken über das Vierteljahr Juli—September 1935. — Statistische Vergleiche gegenüber dem Vorjahr. — (46 u. 47:) Generalbericht über Betrieb, Verkehr sowie Personal-, Bau- und Finanzwesen der kolumbischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1931 bis Juli 1935.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

55. Jahrg. Nr. 3 bis 4. März bis April 1936.

(3:) Mesures prises par les Réseaux français pour améliorer la qualité des bandages. — Nouveaux engins de levage et de roulement pour l'entretien des voies et appareils de voie. — (4:) Influence de la température et de l'humidité des parois sur le coefficient de transmission de la chaleur dans les wagons isothermes et réfrigérants. — Le tarif à vitesse unique pour le transport des animaux vivants. — Assainissement d'une tranchée avec utilisation de palplanches métalliques. — Renforcement des voûtes d'un viaduc en maçonnerie. — Application de la T. S. F. à la commande à distance de machines de manoeuvres.

Ruhr und Rhein. Essen.

17. Jahrg. Heft 8 bis 15. Vom 21. Februar bis 10. April 1936.

(8:) Reichsautobahnen in Rheinland-Westfalen. — Verkehrswünsche vom Revier nach Süddeutschland. — (9:) Von der Synthese zwischen Schiene und Straße. — (12:) Verkehrswissenschaftliche Fragen. — (13:) Die Verkehrslage der Ruhrkohle. — (14:) Verkehrswissenschaftliche Tagung. — Verkehrssperre nach Ostpreußen. — Die südmandschurische Eisenbahn. — (15:) Rußlands Motorisierung.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 107. Nr. 7 bis 14. Vom 15. Februar bis 4. April 1936.

(7:) Die erste deutsche Eisenbahnschiene. — (11—14:) Die Aufwendungen der Schweizerischen Bundesbahnen für ihre Anlagen und Ausrüstung.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

18. Jahrg. Heft 417 bis 419. Februar bis März 1936.

(417:) Aufgaben der Privatgüterwagenvereinigung. — Verkehrstheorie. — Wichtige Generalversammlung der Privatgüterwagenvereinigung. — (419:) Die neue Regierung und das Verkehrsproblem: Anpassung als sofortiges Hilfsmittel. — Der Kraftwagenverkehr. — Liga der spanischen Privatwagenbesitzer: Fortfall des Wagenkastens bei Kübelwagen.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 1. Heft 3. April 1936.

Die Handelsschiffahrt und das öffentliche Recht. — Gefälligkeitsfahrgäste auf der Landstraße. — Zulassungsschein und Führerschein im internationalen Kraftfahrzeugverkehr. — Der Vorbehalt des Empfängers bei der Annahme des Gutes. — Die Haftung der Deutschen Reichspost im Abholungsverfahren.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

15. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1936.

(2:) Zur Rechtsnatur des Bahnhofsvorplatzes. Bahnhaftung für Güter in Privatwagen nach geltendem und künftigem Recht. — Neuer Entwurf über die Rechtsstellung der Privatwagen in der künftigen EVO. — Erfolgs- und Gefährdungsprinzip im modernen Verkehrsrecht. — Die Haftung für die Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen. — (3:) Die Rechtsgültigkeit der Freizeichnungsklausel in den Tarifen der Straßenbahn. — Was darf der Hauptanschließer vom Nebenanschließer eines Privatgleisanschlusses nicht fordern? — Die Rechtsgültiglkeit des § 93 EVO. — Das Reichsgericht hat in den deutschen „Nebengebührenprozessen" zugunsten der Eisenbahn entschieden. — Postfahrzeuge sind Wegerechtsfahrzeuge. — Die Haftung für die Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen.

Verkehrstechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 5 bis 8. Vom 5. März bis 20. April 1936.

(5:) Der Nahverkehr und die Neuordnung des deutschen Lebensraums. — Bremsen. — (6:) Das Kraftwagengewerbe im organischen Aufbau des Verkehrs. — Die erste Reichstagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe in Berlin. — Der Verkehr der deutschen Straßenbahnen im Jahr 1935. — (7:) Die Bedeutung der Kleinbahnen im deutschen Verkehrswesen. — Die Berliner U-Bahn. — Entgeltlicher oder unentgeltlicher Heimfall. — (8:) Die Neuordnung des Güterfernverkehrs. — Der doppelstöckige Stromlinienzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Vom Bau der Reichsautobahnen.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

30. Jahrg. Heft 8 bis 14/15. Vom 19. Februar bis 8. April 1936.

(8:) Die Internationale Automobilausstellung Berlin 1936. — Elektrischer Schnellverkehr mit Oberleitungs-Omnibussen auf der Reichsautobahn. — (9—10:) Die Eisenbahnen und die Neuordnung des deutschen Lebensraums. — (10:) Moderne Probleme des Eisenbahn-Personalwesens im Lichte der Vergangenheit. — Die Transsudanbahn. — (11—13): Einwirkungen der durch Bergbau hervorgerufenen Bodenschiebungen auf das Gleis. — (12:) Straße und Schiene im Güterverkehr. — (13:) 100 Jahre deutsche Donaudampfschiffahrt. — (14/15:) 10 Jahre einheitlich mechanisierte Ablaufanlage. — Stufenweiser Ausbau von Ablaufanlagen. — Zur Theorie der Abrollanlagen. — Laufwiderstände der Güterwagen. — Neuzeitliche Entwicklung und betriebliche Auswirkung der Verständigungsmittel des Rangierdienstes. — Die Wirkzone der Beeinflussungsmittel für selbsttätige Weichenumstellung in Ablaufstellwerken. — Der Beidrückdienst in Rangierbahnhöfen.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

12. Jahrg. Nr. 1. Januar 1936.

Die Vereinheitlichung der innerstaatlichen Rechte für den Eisenbahnpersonenverkehr. — Die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen im Jahr 1934. — Die neue Tarifierung der großen französischen Eisenbahnnetze. — Die Jahrhundertfeier der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

88. Jahrg. Heft 13/14. Vom 3. April 1936.

Die neuen Elektro-Triebwagen der österreichischen Bundesbahnen.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 80. Nr. 12 bis 16. Vom 21. März bis 18. April 1936.

(12:) Verkehr und Raumgestaltung. — Fortschritt und Wirtschaftlichkeit im Schienenverkehr. — Umladeanlage im Verschiebebahnhof Nürnberg. — Bahnhofsvorplätze und Kraftverkehr. — (13:) Das Zeppelin-Luftschiff „LZ 129". — (14:) Prienbrücke der Reichskraftfahrbahn. — (15:) Formänderung von Dampfkesseln. — (16:) Fünf neue Rheinbrücken. — Verkehrswissenschaftliche Tagung.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

31. Jahrg. Nr. 3 bis 4. Vom 1. März bis 1. April 1936.

(3—4:) Vorträge über Unfallbegutachtung. — (4:) Zur Frage der Diensttauglichkeit bei drohender und abgeheilter Netzhautablösung.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

68. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1936.

(2—3:) Vergleichende Darstellungen zur Schiffbarkeit deutscher Ströme. — Wem gehören die Binnenhäfen? — Verkehrsleistungen der Binnenschiffahrt im Jahr 1934. — (3:) Die verkehrspolitische Neuorientierung im deutschen Osten und die Binnenschiffahrt. — Bevölkerungs- und Verkehrspolitik im mitteldeutschen Raum.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

31. Jahrg. Nr. 3 bis 5. Vom 20. Februar bis 10. April 1936.

(3—5:) Die Selbsttätigkeit im Eisenbahnsicherungswesen. — (3:) Wartung der Sammlerbatterien. — Optischer Zugschlußmelder. — (4:) Das vereinfachte Signalbuch. — Einrichtung von zeitweise eingleisigen Betriebsabschnitten auf zweigleisigen Bahnen. — (5:) Neues Turmuhrwerk des Reichsbahndirektionsgebäudes in Erfurt. — Die Reichsbahnweichen.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

44. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Februar bis März 1936.

(2:) Ein erreichbarer Fortschritt im internationalen Handel. Das begebbare Frachtpapier. — (3:) Das aus den Übergangsbestimmungen des Schlußprotokolls zum I.Ü.G. vom 23. Oktober 1924 folgende Recht der Durchgangsländer.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

4. Jahrg. Heft 5 bis 8. Vom 1. März bis 15. April 1936.

(5:) Landeskultur und Raumordnung. — Reichsplanung, Reichssiedlungswerk und die Landeskunde. — (6:) Der Aufbau des deutschen Lebensraums. — (7:) Wandlungen im neuzeitlichen Straßenbild. — (8:) Neue Wege in der Wettervorhersage?

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

13. Jahrg. Heft 2. 1936.

Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten. — Nationale Verkehrsplanung in Schweden. — Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

76. Jahrg. Nr. 8 bis 16. Vom 20. Februar bis 16. April 1936.

(8:) Kühlversuchsfahrten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1935. — Der Schnellzugzuschlag in der Schweiz. — Die Reichsbahn auf der Automobilausstellung 1936. — (9:) Die Versorgung der Reichsbahnarbeiter, ihre Entwicklung und ihr Aufbau. — Kraftverkehrspolitik in Schweden. — Elektrischer Vollbahnbetrieb. — (10:) Die oberste schweizerische Verkehrspolitik der letzten Jahre. — Über den zeitgemäßen Oberbau. — (11:) Versuche mit Kühlbehältern in Schweden. — Die Japanischen Staatsbahnen seit 1934 im Zeichen des Aufschwungs. — 1. Reichstagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe. — (12:) Zusammenarbeit von Schiene und Kraftwagen. — Der Güterfernverkehr mit Kraftwagen. — Personen- und Gepäcktarif Deutschland-Spanien. — Zum hundertsten Jahrestag der Privilegserteilung für die erste österreichische Dampfeisenbahn. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (13:) Fünfzig Jahre Deutscher Eisenbahn-Verband. — Neue Kennzeichnung der Wegübergänge in Deutschland. — Manschukuo und seine Eisenbahnen 1935. — (14:) Das Rechtsverhältnis der Frachtstundung. — Betriebliche Ausnutzung und wirtschaftliche Erhaltung der Personenwagen. — Die Verkehrswissenschaftliche Tagung 1936. — (15:) Tarifpolitik-Verkehrspolitik. — Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen. — Zum neuen I.Ü.P. — Die Behandlung und Eichung der Waagen und Gewichte. — (16:) Die Grundlagen des Eisenbahnbetriebes und der technische Fortschritt. — Zur Neugestaltung des französischen Eisenbahn-Personentarifs. — Bemerkungen zu den neuen Dampfkesselvorschriften der Deutschen Reichsbahn. — Eisenbahn und Gasthofnamen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

56. Jahrg. Heft 13 bis 15. Vom 25. März bis 8. April 1936.

(13:) Die baupolizeilichen Handhaben zur Bekämpfung von Verunstaltungen durch Werbezeichen. — (15:) Die Bedeutung des baulichen Luftschutzes.

Weltwirtschaftliches Archiv. Jena.

43. Band. Heft 2. März 1936.

Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Produktionsentwicklung. — Die Wandlungen im jugoslawischen Warenverkehr im Hinblick auf die drei Hauptverkehrsmittel.

Wirtschaft und Verkehr. Düsseldorf.

14. Jahrg. Nr. 8. Zweites April-Heft.

Wünsche zum Verkehr Rhein/Ruhr—Süddeutschland. — Ausstellung „Erholung und Reisen". — Die Neuregelung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.

Eisenbahn und Staat in Deutschland.

(Die Überwindung des Partikularismus im deutschen Eisenbahnwesen.)

Von

Dr. Th. Kittel in Berlin.

Die Entwicklung, die die Eisenbahnverfassung, d. h. das Verhältnis der Eisenbahnen zu Staat und Reich, genommen hat, ist in Deutschland sehr vielgestaltig gewesen. Die Entwicklung der Eisenbahnen selbst hatte manche Höhepunkte — meist lagen sie allerdings mehr auf dem wirtschaftlichen Gebiet als auf dem der Staatspolitik —; sie war ein überaus eindrucksvoller Aufstieg des technischen Fortschritts. Die Entwicklung der Eisenbahnverfassung aber zeigte viele Schattenseiten, große Mängel und schwere Fehler, manchmal geradezu Versündigungen am nationalen Geist und Gut des deutschen Volkes.

Es verlohnt sich, diese Dinge einmal im großen Zusammenhang des Geschehens über ein ganzes Jahrhundert zu verfolgen, wenn auch natürlich eine solche zusammenfassende Darstellung sich auf das Wesentliche und auf die große Linie der Entwicklung beschränken und auf tieferes Eingehen in Einzelheiten verzichten muß.

Die Eingliederung der Eisenbahnen ins Deutsche Reich ist ein Vorgang, bei dem zunächst rein zeitlich vier Abschnitte sich deutlich herausheben:

1. die Entwicklung bis zur Gründung des Kaiserreiches 1871,
2. die Zeit bis zum Weltkrieg 1914,
3. die Entwicklung im Weltkrieg und bis 1932,
4. die Zeit des neuen Reiches seit 1933.

Staatsrechtlich und politisch aber ist, unabhängig hiervon, zu unterscheiden:

1. das Verhältnis der Eisenbahnen zum Einzelstaat, der bis 1867/71[1] vollkommen selbständig dastand, dann bis 1919 als Bun-

[1] Der Norddeutsche Bund (1867) faßte die Staaten nördlich des Mains zusammen. Mit der Reichsverfassung von 1871, die in ihrem Aufbau der Norddeutschen Bundesverfassung folgte, kamen Bayern, Württemberg, Baden, Hessen, soweit es südlich des Mains liegt, und das Reichsland Elsaß-Lothringen hinzu.

desstaat immer noch wesentliche Teile einer Souveränität besaß und von da an als deutsches Land gerade auf dem Gebiet des Verkehrswesens auch noch Reste von Selbständigkeit in Anspruch nahm. — Dem steht gegenüber

2. das Verhältnis der Eisenbahnen zum Reich, dessen Anfänge bis auf die Reichsverfassung von 1848 zurückgehen.

Zeitlich überschneiden sich beide Entwicklungslinien in der langen Zeitspanne von 1867/71 bis 1933/34, weil im Kaiserreich neben der Eisenbahnhoheit der Bundesstaaten schon einzelne Rechte des Reiches auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bestanden und weil im Reich der Weimarer Verfassung (bis 1933) neben der Eisenbahnhoheit des Reichs noch Reste von Rechten der Länder fortlebten.

I. Die Anfänge des Eisenbahnwesens.

a) Allgemeines.

Es ist für uns heute schwer, uns überhaupt ein Bild davon zu machen, wie völlig anders die Welt wirtschaftlich und verkehrstechnisch aussah, als die ersten Eisenbahnen in Deutschland vorbereitet wurden. Wirtschaftlich war unser deutsches Land damals fast rein agrarisch-handwerklich aufgebaut. Das heißt: es war also schon der Struktur nach verkehrsarm. Infolgedessen war jene Zeit verkehrstechnisch für unsere Begriffe unendlich primitiv[1]. Man kann ohne Übertreibung sagen: Der Unterschied der Verkehrsformen zwischen der Antike, ja, zwischen der Zeit der Pyramiden, und dem Anfang des 19. Jahrhunderts, also in über 3 Jahrtausenden, war viel geringer als der Unterschied, den die Entwicklung der Verkehrstechnik in den hundert Jahren von 1830 bis 1930 gebracht hat. Für die erste Entwicklung der Eisenbahnverfassung erklärt sich daraus zweierlei:

1. die kleinen, wirklich primitiven Anfänge der ersten Eisenbahnunternehmungen,
2. die Tatsache, daß zunächst überall rein private Initiative wirksam werden mußte, um überhaupt Eisenbahnen zustande zu bringen. Dies, obgleich ja gerade in jener ersten Zeit die Eisenbahn zunächst als eine neue Art von „Straße“ angesehen wurde und obwohl doch der Bau von Straßen damals schon lange als eine Aufgabe des Staats betrachtet wurde.

Im Zusammenhang damit steht noch ein drittes:

3. Deutschland war (auch noch nach der Napoleonischen Zeit) übersät von kleinen Staaten, und sie waren ausschließlich die

[1] Natürlich war auch umgekehrt die Primitivität des Verkehrs selbst wieder Ursache der Verkehrsarmut.

Träger der Innenpolitik und Wirtschaftspolitik und damit auch der Eisenbahnentwicklung. Genau so wie auf dem wirtschaftlich-technischen Gebiet können wir uns auch auf dem Gebiet des eigentlichen Staatslebens und der Politik heute nur noch schwer vorstellen, wie ganz anders unser deutsches Land vor 100 Jahren aussah. Das alte Reich war längst zerfallen. Mittel- und Kleinstaaten standen völlig souverän nebeneinander. Gerade in den Zwergstaaten trieb der Absolutismus der Staatsform seine besonderen Blüten, so daß das Entstehen der Eisenbahnen zum Teil lediglich von der zustimmenden oder abgeneigten Meinung irgendeines kleinen Landesfürsten abhing.

Aus dem Absolutismus jener Zeit erklärt es sich, daß in allen deutschen Staaten die Staatsgewalt die Eisenbahnentwicklung unmittelbar beeinflußte, wobei sie das bald in fördernder, bald in hemmender Absicht tat. Diese Einwirkung des Staates geschah teils

a) da, wo die Eisenbahnen Privaten überlassen blieben, in der Form, daß der Staat sich mindestens überall die Genehmigung zur Gründung einer Eisenbahnunternehmung vorbehielt,
daß nur der Staat die für jede Eisenbahn unentbehrliche Enteignung des nötigen Landes durchführen konnte,
daß der Staat sich den Schutz der Anlieger in Gestalt der Planfeststellung vorbehielt,
daß er über Tarife, Fahrpläne und über die Regelung der Mitbenutzung der Bahn die maßgebenden Bestimmungen traf.
— Das waren die Privatbahnen.

b) Daneben ging an einzelnen Stellen der eine oder andere Staat selbst zum eigenen Bahnbau über.
— So entstanden die ersten Staatsbahnen.

Aber eines blieb dennoch oder gerade deshalb Tatsache: daß in jedem deutschen Lande wieder anders und nach anderen Grundsätzen und in jedem Land nach seinen Interessen und Bedürfnissen die Eisenbahnen angelegt wurden. Hierin liegen die Wurzeln des Eisenbahn-Partikularismus[1].

[1] Man kann allerdings in der Zeit vor 1867/71 nur mit Einschränkung überhaupt von „Partikularismus" reden. Denn das Fürsichgehen der Staaten war bei der damaligen selbständigen Verfassung etwas Gegebenes und wurde von den Zeitgenossen in der weit überwiegenden Mehrzahl nicht als Unvollkommenheit empfunden. Für jene frühe Zeit ist der Vorwurf des Partikularismus, der Vernachlässigung großer nationaler Politik, nicht den Bürgern der Einzelstaaten Deutschlands schlechthin, sondern vielmehr den politischen Führern, besonders den Fürsten, den Ministern, später auch den Volksvertretern, zu machen. Sie hatten Überblick und hätten Einsicht haben müssen; sie handelten dabei oft eigensüchtig oder kurzsichtig, indem sie einer großzügigen deutschen Verkehrspolitik zuwider wirkten.

Verwaltungstechnisch ist manches Gute und Vorbildliche auch in der ersten Zeit des neuen Verkehrsmittels geschehen: Die erste und zugleich wichtigste gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens finden wir in Preußen, wo bereits im Jahre 1838 ein ausführliches Eisenbahngesetz erlassen wurde — übrigens ein Gesetz, das nach Form und Inhalt vorzüglich gewesen ist und in einzelnen Teilen heute noch fortgilt. Dieses Gesetz ging von dem — für den Gesetzgeber selbstverständlichen — Standpunkt aus, daß jede Eisenbahn ein Privatunternehmen ist, das aber zugleich weitgehend der polizeilichen und staatspolitischen Beaufsichtigung unterliegt.

Auch der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" verdient in diesem Zusammenhang Erwähnung. Er wurde schon 1846 begründet, zunächst allerdings als ein wirtschaftlich-technischer Verband, nicht unter dem Gesichtspunkt nationaler Ziele. Er hat aber dann doch als ein starkes nationales Band gewirkt und sich bewährt.

Wenige nur sind damals über Partikularismus und Reaktion erhaben gewesen. Zu ihnen gehören die Verfechter des Zollvereins, jenes ersten neuen Bandes deutscher Einheit. Einer von diesen wenigen war ein ganz Großer: Friedrich List. Wohl hat auch er die ersten Eisenbahnen als Privatbahnen gedacht und angestrebt; in seinem späteren Leben ist er dann, nicht zuletzt nach den ungünstigen Erfahrungen mit den Kapitalisten der Leipzig—Dresdener Eisenbahn, darin schwankend geworden und hat auch den Bau von Staatsbahnen gelten lassen. Immer aber ist Friedrich List der Verfechter der großen nationalen Bedeutung der Eisenbahnen für ganz Deutschland gewesen und hat jede territoriale Eisenbahnpolitik einzelner Staaten grundsätzlich abgelehnt. Die Rolle des Staates sieht Friedrich List so an: „Der Staat ist bei dergleichen Unternehmungen (List spricht von Kanälen, überträgt diese Gedanken aber später ausdrücklich auf Eisenbahnen) den Privatkompagnien gegenüber im großen Vorteil: . . . . . Er gewinnt jedenfalls, insofern die nationalökonomischen Vorteile fast überall unendlich größer sind als der erforderliche Aufwand, selbst wo das Erträgnis nur die Betriebskosten ersetzt; bei ihm wird der Verlust auf den minder günstigen Linien durch den Gewinn auf den besseren ausgeglichen; . . . . . In seiner Natur liegt es, nicht nur die Bedürfnisse der Gegenwart, sondern auch die der künftigen Generationen ins Auge zu fassen, während die Privaten sich zunächst nur die Erreichung von Dividenden und von möglichst hohen Dividenden zum Ziel setzen müssen"[1].

[1] Friedrich List, Beitrag zum „Staats-Lexikon" (1834—1843), abgedruckt in der Ausgabe: Friedrich List Schriften, Band III, 1 Verkehrswesen S. 60.

b) Die Entwicklung in den einzelnen deutschen Staaten.

Die Entwicklung in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnwesens war in den einzelnen Teilen Deutschlands, wie schon erwähnt, sehr verschieden. In Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Baden, Württemberg hat der Staat verhältnismäßig frühzeitig allein Bau und Betrieb der Eisenbahnen in die Hand genommen. Es ist interessant, wie einzelne Staatsmänner schon damals die Bedeutung des Staatsbahnprinzips klar erkannten. 1842 sprach der württembergische Minister des Innern aus: „Die Ausführung eines Systems von Eisenbahnen wäre zur Aufgabe der Staatsverwaltung zu machen, und zwar in Form eines unmittelbaren Staatsunternehmens. Die Gründe, aus welchen die bedeutenderen Chausseen in unmittelbare Staatsverwaltung genommen sind, treten hier in verstärktem Maße ein. Privatunternehmer haben vor allem ihr Privatinteresse zu befragen. Der Staat, welcher ohnehin schon ein bedeutendes Straßensystem verwaltet . . . . . ., ist offenbar für Ausführung und Verwaltung von Eisenbahnen . . . . . in einer günstigeren Lage als Privatunternehmer. Es ist aber auch die Ansicht der Staatsregierung, daß bei der Größe der Vorteile, welche die in Frage stehende Unternehmung der Entwicklung des Nationalwohlstandes und dem Fortschritt der Kultur überhaupt verspricht, ... die Übernahme der Opfer, welche die Ausführung des Werkes von der Staatskasse fordern kann . . . . . ., nicht zu scheuen . . . . . wären.“ [1]

Nicht minder deutlich und bedeutsam ist auch die maßgebende Erklärung, die in der bayerischen Kammerdebatte der Staatsminister von Abel 1845 abgab: „Nie, meine Herren — ich bin zu dieser Erklärung angewiesen und beauftragt — wird die Regierung die Leitung und Benutzung der Eisenbahnen, eine Anstalt, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkte den gesamten kommerziellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrscht, nie wird die Regierung diese Bahnen in ihren Hauptrichtungen in Privathände geben, nie und unter keiner Bedingung.“ [2] Dazu muß man wissen, daß Bayern schon damals durch Schaden klug geworden war; das Land hatte mit der Privatbahn München—Augsburg schlechte Erfahrungen gemacht.

Ähnlich verlief die Entwicklung in Hessen insofern, als auch dort die anfängliche Privatbahnpolitik schon 1842 abgelöst wurde durch ein Gesetz, das grundsätzlich die Hauptlinien als Staatsbahnen ausgebaut

[1] Rede des Ministers v. Schlayer, abgedruckt in: Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten, 23. Band, 4. Beilagenheft, S. 18 ff.

[2] Marggraf, Die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (1894), S. 19.

sehen wollte.[1] Dabei hatte Hessen aber doch wieder Schwierigkeiten, den Staatsbahnbau durchzuhalten, weil es dem kleinen Land an Kapital fehlte. So, heißt es 1853, war die hessische Regierung ängstlich bemüht, „ausländisches Kapital fernzuhalten", wobei nämlich das Kapital der Frankfurter Banken und das Kapital der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gemeint war. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang auch ein Jahresbericht (von 1863) der Handelskammer Mainz, die stolz von der glänzenden Entwicklung der hessischen Ludwigsbahn als ihres „vaterstädtischen Unternehmens" spricht.[2] Das zeigt so recht das Elend der deutschen Kleinstaaterei jener Zeit! Dazu paßt es auch, daß alle jene Eisenbahnverhandlungen zwischen den vielen deutschen Kleinstaaten auf diplomatischem Weg und mit den „diplomatischen Schwierigkeiten" durchgeführt wurden.

c) Die Entwicklung in Preußen im besonderen.

Die Jahre und Jahrzehnte des Ringens der Gewalten im Staat um eine neue Verfassung sind die Ursache dafür, daß in Preußen die Eisenbahnpolitik bis ins Bismarcksche Kaiserreich hinein systemlos und schwankend gewesen ist[3]. Zunächst hielt sich der Staat, wie sich aus dem erwähnten Gesetz von 1838 ergab, dem Eisenbahnbau völlig fern und beschränkte sich auf Zusehen und Überwachen. Bezeichnend ist, daß noch im Jahre 1847 der Bau der Staatsbahn Berlin—Königsberg abgelehnt wurde, obgleich man sich bewußt war, daß er nicht nur für die Erschließung des Landes, sondern vor allem auch militärisch sehr wichtig wäre. Der Grund lag damals in den Verfassungsstreitigkeiten Preußens[4]. Erst 1849 setzte dann der Staatsbahnbau ein, blieb aber auch damals nur ein Jahrzehnt vorherrschend. Die liberalistische Wirtschaftsauffassung, die die Welt zu jener Zeit beherrschte, setzte sich durch, und die Folge war, daß von 1859 bis in die 70er Jahre hinein vorwiegend wieder nur noch Privatbahnen gebaut wurden. Da aber aus der vorhergehenden Zehnjahresperiode Staatsbahnen vorhanden waren, hatte Preußen also ein gemischtes System, und das erschien dem Liberalismus jener Zeit als das Richtige. Man wollte den Wettbewerb zwischen dem Staat, den staatlich verwalteten Privatbahnen und den reinen Privatbahnnetzen oder -linien.[5]

---

[1] Dröll, Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik (Leipzig 1912), S. 23.

[2] Dröll, a. a. O. Seite 82, 133, 118.

[3] Vgl. dazu Quaatz, Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen. Preuß. Jahrb. Bd. 145 (1911), S. 240 ff.

[4] Hierzu v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, S. 5.

[5] Von besonderem Interesse und überaus bezeichnend für die allgemeine liberalistische Wirtschafts„stimmung" der damaligen Zeit sind z. B. die Ver-

Das Mißliche der Zersplitterung des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahnpolitik muß doch auch schon jene frühe Zeit empfunden haben. Zum deutlichen Ausdruck kommt das durch den Entwurf einer Verfassung von 1849, der, ebenso national wie liberal gedacht, den Einfluß des Reiches auf das deutsche Eisenbahnwesen einführen wollte, ihn zugleich aber auch nur auf eine Oberaufsicht beschränkte.

II. Die Eisenbahnen im Kaiserreich von 1871 bis zum Weltkrieg.

A. Preußische Staatsbahnpolitik.

Die Zeit Bismarcks ist ein Wendepunkt, wie in der großen Politik Deutschlands, so auch in der deutschen Eisenbahnpolitik gewesen. Die Reichsverfassung von 1867/71 hatte zur Grundlage die enge politische Verknüpfung Preußens und des Reichs als den Kerngedanken der Reichspolitik Bismarcks. Ganz besonders eng wurde die Verbindung Preußen-Reich durch die starke Persönlichkeit Bismarcks, der in einer Person Reichskanzler und zugleich preußischer Ministerpräsident war. Es ist von heute aus rückwärts gesehen ein scheinbarer Gegensatz, daß Bismarck in seiner ganzen Politik Preußen und Reich so eng zusammen-

handlungen im Preußischen Abgeordnetenhaus vom 24. September 1866 über den von der Regierung eingebrachten Gesetzentwurf wegen des Verkaufs der westfälischen Staatseisenbahn. Die Auffassung der Regierung, die der allgemeinen Meinung jener Zeit entsprach, brachte der damalige Handelsminister v. Itzenplitz mit folgenden, sehr bezeichnenden Sätzen zum Ausdruck: „Dasjenige, was die Eisenbahnen kontrolliert, ordnet und dem Publikum und dem Verkehr nützlich macht, ist die Konkurrenz jeder Art, die Konkurrenz der Eisenbahnen durch die anderen; aber auch die Konkurrenz der Verwaltungen, sei es durch den Staat, wo die Bahn dem Staate gehört, sei es da, wo die Bahn den Aktionären gehört (der Staat aber die Bahn verwaltet), sei es durch die Gesellschaftsbahnen. Es entwickelt sich da dem Publikum und dem Handel eine nützliche Rivalität." Unangefochten konnte z. B. ein Abgeordneter (v. Kirchmann) erklären, daß wohl niemand im ganzen Hause (!) der Regierung aus dem Versuche, die Bahn zu verkaufen, irgendeinen (!) Vorwurf machen werde. Ein anderer Abgeordneter (Hammacher) „verschließt sich nicht" gegen die „finanzwirtschaftlichen, politischen, rechtlichen und moralischen Bedenken, die dem Staatseisenbahnbau entgegenstehen" und glaubt, dem preußischen Volke und dem Preußischen Abgeordnetenhause dazu Glück wünschen zu müssen, daß er „die Staatsregierung auf dem Wege sehe, die Staatsbahnen Privaten zu übergeben". Es ist bei dieser Grundstimmung auch verständlich, daß während der Verhandlung eine mehrfach unterstützte Aufforderung an die Regierung ergeht, der Landesvertretung einen Plan über die beabsichtigte Veräußerung von Staatsbahnen vorzulegen, und ein Antrag gestellt wird, die unter staatlicher Verwaltung stehenden Privatbahnen ihrer eigenen Verwaltung zurückzugeben (diese beiden Anträge wurden allerdings abgelehnt). Vgl. dazu Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Landtages, Haus der Abgeordneten, Berlin 1866, S. 443 ff.

hielt, und daß er dennoch in den ersten Jahrzehnten des neuen Kaiserreichs eine ausgesprochen eigene preußische Eisenbahnpolitik führte und eine selbständige, vom Reich unbeeinflußte Entwicklung des preußischen Eisenbahnnetzes durchsetzte. Wichtig für diese Zeit sind zwei Vorgänge:

1. Bismarcks — mißglückter — Versuch, Reichseisenbahnen zu schaffen (von dem unten — S. 718/19 — noch die Rede sein wird), und
2. die Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen.

Beides hängt aufs engste zusammen, beides ist die Grundlage der späteren Entwicklung der deutschen Eisenbahnverfassung.

Die Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen ist der eigenste Gedanke Bismarcks gewesen; er wurde durchgeführt etwa von 1879 bis 1895. Die Entwicklung wird am deutlichsten gekennzeichnet durch zwei Zahlenreihen. Es gab in Preußen:

Anfang	1875	4 400	km	Staatsbahnen	12 500	km	Privatbahnen.
„	1885	20 800	„	„	1 600	„	„
„	1895	26 000	„	„	1 400	„	„

D. h., im Jahre 1875 war das Verhältnis der Strecken von Staatsbahnen und Privatbahnen etwa wie 1 : 3, 10 Jahre später war das Verhältnis wie 13 : 1. Von allen Eisenbahnen in Preußen machten die Staatsbahnen aus 1875: 26 %, 1885: 93 %, 1895: 95 %. Der Staatsbahngedanke war am Ende des 19. Jahrhunderts in Preußen klar durchgeführt. Wenn auch neben diesen Staatsbahnen — übrigens bis in die heutige Zeit — noch vereinzelt einige Privatbahnen übriggeblieben sind, so haben diese doch ebenso wie die sogen. „Kleinbahnen" für den allgemeinen Verkehr des Landes nur geringe Bedeutung. — Die Staatseisenbahnen hatten ihre eigenen Behörden und ihren Beamtenkörper, genau wie es sonst in der preußischen Staatsverwaltung üblich war. An der Spitze stand der Minister der öffentlichen Arbeiten. Die Eisenbahnfinanzen waren ein Teil der Staatsfinanzen.

Ganz ähnlich war die Entwicklung in Sachsen, wo auch ursprünglich — bis Mitte der 70er Jahre — ein gemischtes System bestand, zwei Gruppen von Staatsbahnstrecken eingestreut in ein weit verbreitetes Privatbahnsystem. Die Verstaatlichung wurde in Sachsen restlos durchgeführt bis 1895[1]. Um die Jahrhundertwende gab es und es gibt auch bis heute in Sachsen überhaupt keine Privatbahnen mehr.

[1] Darüber Näheres bei A. Wiedemann, Die sächsischen Eisenbahnen. Leipzig (ohne Jahr, erschienen etwa 1902). Die letzte große Privatbahn, die Altenburg—Zeitzer Eisenbahn, ging am 1. Januar 1896 auf den Sächsischen Staat über.

Ein bemerkenswerter Unterschied bestand in der Verwaltungsform der Staatsbahnen in Preußen auf der einen und in den übrigen Ländern mit Staatsbahnen auf der anderen Seite. In Preußen war nämlich (seit 1879) ein Fachministerium, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, vorhanden, das selbst eine Zentralverwaltung der Eisenbahnen verkörperte. In Sachsen, Württemberg und Baden, übrigens auch in Mecklenburg und Oldenburg, war die Verwaltung der Eisenbahnen in Generaldirektionen zusammengefaßt, während irgendein bestimmtes Ministerium des Landes (Finanzministerium, Auswärtiges Ministerium) für die Eisenbahnen zuständig war, sich dabei aber auf die Oberaufsicht und den Verkehr mit dem Landtag beschränkte. Auch Bayern hatte bis zum Jahre 1907 diese Verwaltungsform mit einer Generaldirektion, hat aber dann nach preußischem Muster ein eigenes Verkehrsminiserium und darunter mehrere Eisenbahndirektionen und zentrale Ämter eingerichtet.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen hatten von der Angliederung ans Reich im Jahre 1871 an bis 1879 eine eigene Verwaltung unter dem Reichskanzleramt für Elsaß-Lothringen. Im Jahre 1879 wurde ein besonderes „Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen" in Berlin eingerichtet und zu dessen Chef der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten bestellt; damit war eine Personalunion in der Leitung der Reichseisenbahnen und der preußischen Staatseisenbahnen hergestellt[1]. Diese enge Verbindung der preußischen mit der entsprechenden Reichslandsverwaltung fiel nicht nur zeitlich und äußerlich mit der Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen zusammen, sondern sie ist zugleich eine Maßnahme der ganz großen Reichspolitik gewesen. Bismarck hatte Mitte der 70er Jahre versucht, Reichseisenbahnen zustande zu bringen. Der Versuch war am Widerstand der süddeutschen Bundesstaaten gescheitert. Infolgedessen hat dann Bismarck statt einer Reichseisenbahnpolitik eine preußische Staatseisenbahnpolitik eingeleitet, und, um diese Politik im Südwesten des Reichs zu stärken, hat er die Leitung der elsaß-lothringischen Eisenbahnen in die Hand des preußischen Eisenbahnministers gelegt. So war diese Maßnahme die unmittelbare Folge der Erkenntnis Bismarcks, sein Reichseisenbahnprojekt nicht durchführen zu können.

Die Reichsverfassung von 1871 war ausgesprochen föderalistisch. Das Reich war ein Bundesstaat. Auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens nahm das Reich für sich nur wenige allgemeine Befugnisse in Anspruch; und dabei hatte auch Bayern noch ein über die Selbständigkeit (die sogenannte „Eisenbahnhoheit") der übrigen einzelnen Bundes-

[1] Vgl. dazu die Immediatberichte und Schreiben Bismarcks von 1878 und 1879 bei v. d. Leyen a. a. O. Seite 254 ff.

staaten hinausgehendes Eisenbahnreservat, indem in Bayern das Reich überhaupt nur in den Fragen der Landesverteidigung mitzureden hatte. So blieb allen Bundesstaaten die Eisenbahnpolitik als ein Stück „Staatshoheit" überlassen. Bezeichnend ist dafür der Wortlaut der Verfassung von 1867/71, wonach die Bundesstaaten verpflichtet sind, ihre Eisenbahnen „wie ein einheitliches Netz zu verwalten", wobei man betonte: nicht „als" ein einheitliches Netz, sondern „wie" ein solches[1]. Bei diesem Wortlaut der Verfassung ist nämlich in Wirklichkeit in jedem der größeren Bundesstaaten sein selbständiges Netz geblieben und fortgebildet worden und die Einheitlichkeit ist darüber stark zu kurz gekommen. Der Zustand war schon Anfang der 70er Jahre als unbefriedigend empfunden worden, ganz besonders deshalb, weil damals ja noch die Zersplitterung der deutschen Eisenbahnen in die vielen Privatbahnnetze vorhanden war.

B. Reichseisenbahnbestrebungen.

Die allgemeine Unzufriedenheit mit dem System der Privatbahnen in Preußen[2] führte zu Reformbestrebungen. Kein geringerer als Bismarck selbst trat hier mit einem großzügigen Plan hervor: Er wollte die sämtlichen Privatbahnen und Staatsbahnen der einzelnen deutschen Bundesstaaten gemeinsam für das Reich erwerben. Vorbereitet war diese Aktion Bismarcks dadurch, daß er bereits im Jahre 1873 ein besonderes „Reichs-Eisenbahn-Amt" eingerichtet hatte, mit der ausgesprochenen Aufgabe, die Privatbahnen zu beaufsichtigen und für Einheit im deutschen Eisenbahnwesen zu sorgen. Anfang des Jahres 1876 legte Bismarck den preußischen Gesetzentwurf über Übertragung der preußischen Eisenbahnen an das Reich vor. In Preußen hatten Land-

[1] Vgl. hierzu auch Quaatz, Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen, Preuß. Jahrb. Bd. 145 (1911) S. 244. (Bezeichnend ist, daß diese partikularistische Auslegung der Verfassung dort noch im Jahr 1911 von Quaatz unterstrichen und verteidigt wurde!)

[2] Die zeitgenössische Schrift „Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik" (Leipzig 1876) bemerkt (S. 27 ff.): Man kannte es nicht anders, als daß man von den Eisenbahnen schlecht behandelt wurde, hatte sich an die Langsamkeit und Unpünktlichkeit der Frachtgutbeförderung, an die unklaren und unzuträglichen Tarife, an die unpünktliche Ankunft und den unpünktlichen Abgang der Personenzüge gewöhnt, und seine Ansprüche an die Eisenbahnen auf ein sehr niedriges Niveau herabgestimmt. Riß dann doch einmal bei allzu eklatanten Fällen des Mißbrauchs dem Staatsbürger die Geduld und beschwerte er sich bei der Eisenbahn oder der Aufsichtsbehörde, so dauerte es wochen-, monatelang, bis er Bescheid bekam, dann wurde er womöglich mit einer ausweichenden Antwort, mit einer Bezugnahme auf ihm gänzlich unbekannte vertragsmäßige oder gesetzliche Bestimmungen, denen er sich unterworfen haben sollte, abgespeist und hatte die Lust an dem Beschweren verloren. . . . . .

tag und Herrenhaus Verständnis für Bismarcks Plan und nahmen das Gesetz an, das darauf hinauslief, die Eigentums- und sonstigen Rechte des Staats an Eisenbahnen in Preußen ganz allgemein auf das Reich zu übertragen. Für Preußen war dieser Schritt allerdings nicht besonders schwer, weil es damals nicht viel eigene Staatsbahnen besaß. Bei den anderen Bundesstaaten, namentlich den süddeutschen, die geschlossene eigene Staatsbahnnetze hatten, lagen die Dinge anders. Diese Bundesstaaten lehnten es ab, dem Vorgehen Preußens zu folgen, weil sie ihre Eisenbahnen für sich zu behalten wünschten. Und dieser Partikularismus der deutschen Einzelstaaten brachte das Bismarcksche großzügige Projekt zum Scheitern[1]. Die Folge war, daß Bismarck nunmehr in seiner Eigenschaft als preußischer Ministerpräsident die Verstaatlichung in Preußen allein betrieb und damit ein eigenes preußisches Staatsbahnnetz aufbaute. Es ist bekannt, daß diese Verstaatlichungsaktion mit großer Tatkraft und mit vollem Erfolg Ende der 70er und in den 80er und 90er Jahren durchgeführt wurde und daß in der Folgezeit bis zum Weltkrieg in Deutschland die preußischen Staatsbahnen und daneben die anderen Staatsbahnnetze sich ganz selbständig für sich entwickelten. — So blieb 40 Jahre lang im Kaiserreich die deutsche Eisenbahnverfassung als eine partikularistische Einrichtung der Bundesstaaten versteinert. Das Reichseisenbahnamt war zwar im Jahre 1873 mit großen Aufgaben und mit ebenso großen Erwartungen ins Leben getreten. Es schien dazu bestimmt, der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu dienen. Jedoch von dem Zeitpunkt an, zu dem ein eigenes großes und mächtiges preußisches Staatsbahnnetz entstand, mußte das Reichseisenbahnamt immer mehr seinen Zweck, Hort und Förderer der Reichsbahneinheit zu sein, verfehlen. Denn es war von da an zur Untätigkeit verurteilt; ein solches Amt konnte den großen Bundesstaaten als Inhabern eigener Eisenbahnen gegenüber nie die nötige Stoßkraft aufbringen.

C. Der Eisenbahnpartikularismus bis zum Weltkrieg.

Das Vierteljahrhundert, das zwischen dem Abschluß der Verstaatlichung in Preußen und Sachsen und dem Beginn des Weltkrieges liegt, war eine Zeit stetiger Aufwärtsbewegung der deutschen Wirtschaft, des deutschen Verkehrs, aber auch des deutschen Kapitalismus mit manchen

[1] Bezeichnend ist z. B., daß die sächsische Regierung im Mai 1876 die große Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die bis dahin Privatbahn war, verstaatlichte, um sich dadurch gegen den Erwerb der sächsischen Privatbahnen durch das Reich zu sichern. Vgl. v. d. Leyen, a. a. O. S. 126. Auch Wiedemann (Sächs. Eisenbahnen S. 124) bestreitet das nicht, betont aber (gleichsam als Ehrenrettung Sachsens), daß der Ankauf auch sonst im Interesse des sächsischen Staats gelegen sei.

sozialen Schattenseiten. Die Stellung der Eisenbahnen in der Staats- und Wirtschaftsverfassung dieser Zeit ist gekennzeichnet durch dreierlei:

1. durch das Monopol und die rein staatliche Bewirtschaftung der Eisenbahnen,
2. durch den steten Verkehrszuwachs, mit dem die Eisenbahnverwaltungen geradezu rechnen konnten und tatsächlich auch rechneten, und der ihnen sichere Einnahmen und damit einen systematischen Ausbau des Netzes ermöglichte,
3. durch die rein auf den einzelnen Bundesstaat orientierte Eisenbahnpolitik.

Wir leben schnell und vergessen leicht, wie ganz anders die Verhältnisse gewesen sind, wenn wir auch nur ein bis zwei Jahrzehnte zurückdenken. Damals spielte sich ein großer Teil des öffentlichen Lebens innerhalb der Einzelstaaten Deutschlands ab. Wohl war das starke Reich das einigende Band, das alles umschloß. Wohl waren das Heer, die Handels- und Sozialpolitik, große Teile unserer Gesetzgebung Sache des Reiches, dessen Wille durch den Bundesrat und Reichstag repräsentiert wurde. Aber schon die Einrichtung des Bundesrats als der Summe der deutschen Fürsten erscheint uns heute wie eine Konzession an den Partikularismus. Und das ganze kulturelle Leben, das wirtschaftliche Leben, das verwaltungspolitische Leben spielte sich fast restlos in den Bundesstaaten ab. Besonders wichtig hierbei ist eine Tatsache: unsere Steuern waren (mit geringen Ausnahmen) damals Staats-, also Landessteuern. Das Reich war auf eine Umlage (die sogen. „Matrikularbeiträge" der Bundesstaaten) angewiesen. So waren auch die Eisenbahnen, und gerade die Eisenbahnen, ein wichtiges Stück im Aufbau der Landesfinanzen. Sie waren auf diese Weise eine Domäne des Eigenlebens und damit leider auch des Partikularismus der Einzelstaaten, der in den partikularistischen Parlamenten seinen Nährboden hatte. Daraus versteht man es, warum die deutschen Staatsbahnen jede ihre eigene Politik in ihren Grenzpfählen machten und so oft im besonderen Widerstreit gegen andere Staatsbahnen lebten; man versteht, warum sie einen rein geschäftlichen Wettbewerb gegeneinander führten, der oft sehr unfeine Formen annahm und die Bezeichnung als „Eisenbahnkrieg" leider zu oft verdient hat[1].

[1] Die Bezeichnung „Eisenbahnkrieg" ist in Sachsen entstanden (nur als eins vieler Beispiele zu vgl. Wiedemann a. a. O. S. 255); sie ist auch in der württembergischen Presse viel verwendet worden. Immer hat es sich vorwiegend um Umleitung der Güter und um Wettbewerb im Fahrplan der Schnellzüge zwischen benachbarten deutschen Staatsbahnen gehandelt. Dabei war der Wettbewerb sowohl positiv: möglichst rasche Fahrzeiten auch bei großen Umwegen auf der eigenen Strecke, wie auch negativ: möglichst langsames Durch-

Der Gewinner dieser Kämpfe war bald diese, bald jene Staatsbahn. Aber die wirklich Leidtragenden waren oftmals die deutschen Staatsbürger, wenn sie das Pech hatten, an einer vom Wettbewerb der Eisenbahnen umfahrenen Stelle Deutschlands zu sitzen. So kamen eben gerade aus der deutschen Öffentlichkeit heraus immer wieder die Rufe zur wirklichen Verkehrseinheit. Der Gedanke der Reichseisenbahnen war seit dem Bismarckschen Versuch von 1875/76 im deutschen Volk lebendig geblieben. Gelegentlich kam er auch an eine breitere Öffentlichkeit. So hat namentlich die Presse an den Stellen, die am meisten unter der Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens zu leiden hatten, immer wieder auf die Notwendigkeit der Vereinheitlichung, auf die Notwendigkeit der Reichseisenbahnen, hingewiesen. Einiges wenige ist auch schon vor dem Kriege geschehen. Wirklich vorwärts gekommen aber ist die Frage der Reichseisenbahnen erst durch den Weltkrieg und nach dem Weltkrieg[1]. Im Jahre 1902 hat die württembergische Regierung bei der preußischen angeregt, wenigstens eine Betriebsmittelgemeinschaft aller deutschen Eisenbahnen zu bilden, d. h. eine völlig einheitliche Bewirtschaftung des Fahrzeugparks (Lokomotiven, Personen- und Güterwagen). Diese Anregung ging in der ungewöhnlichen Form vor sich, daß der König von Württemberg sich mit einem persönlichen Brief an den Kaiser als den König von Preußen wandte. Trotzdem ist dieser Schritt ziemlich ergebnislos verlaufen. Es ist allein zum Schluß übriggeblieben die Bildung eines Staatsbahn-Wagenverbandes für Güterwagen. Die viel wichtigere Vereinheitlichung auf der ganzen

führen solcher Schnellzüge, deren Reisende die „feindlichen" Strecken benutzen könnten. Dazu kam im Güterverkehr das Anlocken von Gütertransporten durch besondere Tarifvergünstigungen, z. B. auch in Verbindung mit der Binnenschifffahrt. — Heute haben wir, zeitlich und politisch, den nötigen Abstand von diesen Dingen; es wäre der Mühe wert, einmal die Tatsachen jener überwundenen Eigenbrötelei im Verkehrswesen zu einer historischen Schilderung zusammenzutragen.

[1] Kein Fortschritt in dieser Richtung war die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft von 1896 und die Verstaatlichung der Main-Neckarbahn. Die Verschmelzung des kleinen hessischen mit dem großen preußischen Netz war für beide Länder gewiß ein Vorteil: für Hessen finanzpolitisch, indem es an den sicheren Erträgen des großen preußischen Netzes Anteil erhielt, für Preußen verkehrspolitisch, weil eisenbahngeographisch Hessen die Brücke zwischen Preußen und Elsaß-Lothringen am Rhein darstellt und damit die preußischen Staatsbahnen gleichsam bis nach Straßburg und Basel erstreckt wurden. Für die deutsche Verkehrseinheit hat diese Verbindung der beiden Netze eine Verschärfung der Gegensätze und des Wettbewerbs im Südwesten, zwischen den elsaß-lothringischen, den badischen und den württembergischen Eisenbahnen, gebracht, und es ist vor allem für Preußen nach dieser Vereinigung noch weniger Anlaß gewesen, die Reichseisenbahnen anzustreben, als vorher.

Linie der Fahrzeuge, die wirklich zu einer Weiterbildung bis zur Reichseisenbahn hätte führen können, kam nicht zustande; sie kam nicht zustande, weil man eben bei allen deutschen Staatseisenbahnen, vielleicht allein ausgenommen Württemberg und die kleinen Verwaltungen in Schwerin und Oldenburg, die Preisgabe der schönen Selbständigkeit der Staatseisenbahnen gar nicht wollte. Die Regierungen und ganz besonders die Parlamente ließen es sich gern etwas von dem Geld ihrer Steuerzahler kosten, wenn sie dafür ihre Eisenbahnen nach ihrem Geschmack verwalten durften[1].

Die ersten haltbaren Grundlagen unserer heutigen Reichsbahn wurden gelegt im Weltkrieg. Auf der einen Seite war es die Heeresverwaltung, die aus den Erfahrungen auf den Kriegsschauplätzen erkannt hatte, wie so manche Nachteile und Unbequemlichkeiten die verschiedene Gestalt der deutschen Eisenbahnen sowohl in ihrer Ausrüstung wie in ihrem Personalkörper für die Kriegführung mit sich brachte; auf der anderen Seite hatte auch die deutsche Öffentlichkeit in der Presse und sogar (1917) auch im Reichstag das Verlangen nach Reichseisenbahnen erneuert. Die Regierungen gaben diesem Druck der allgemeinen Meinung nach und verhandelten ernstlich über die Möglichkeiten der Vereinheitlichung. Preußen, das die Führung hatte, hatte tatsächlich damals den guten Willen, „etwas zu tun". Es konnte sich aber gegenüber den der Vereinheitlichung weniger zugeneigten Partnern, wie namentlich Bayern, nicht durchsetzen. Den völligen Zusammenschluß zu Reichseisenbahnen haben die großen Staatsbahnen auch damals nicht gewollt. Es blieb am Schluß dieser Verhandlungen in der Hauptsache nur ein Plan, das sogen. „Heidelberger Programm" von 1918, übrig. Es wollte die Eisenbahnverwaltungen verkehrspolitisch und wirtschaftlich selbständig lassen, wohl aber sie zu einem losen Verband vereinigen, der nach außen hin wie eine Einheitlichkeit aussah[2]. Es war der gleiche Geist, der schon jahrelang, wenn der Wettbewerb der Eisenbahnen im Publikum zu Protesten führte, nachwies.

[1] Der Widerstand Bayerns gegen die „Verreichlichung" in jeder Form, der selbst den Weltkrieg überdauerte, ist bekannt. Aber sogar in Sachsen, das am meisten unter dem Eisenbahnkrieg als der schwächere Teil zu leiden hatte, hat die Regierung die Gedanken an Preisgabe der Eisenbahnselbständigkeit weit von sich gewiesen (vgl. Wiedemann, a. a. O. S. 262 f.).

[2] Auch die sächsische Regierung wollte noch 1918 die Reichseisenbahnen nicht. Sie war, wie Zeugen der damaligen Verhandlungen bestätigen, froh, in Preußen und Bayern Mitkämpfer für die Erhaltung der Selbständigkeit zu haben. Die Vereinheitlichung auf Teilgebieten, wie sie das „Heidelberger Programm" vorsah, wollte dagegen auch Sachsen gern mitmachen, zumal sich daraus auch Milderungen des Wettbewerbs erhoffen ließen.

daß „keinerlei Gegensätze zwischen den Staatsbahnen" bestünden[1]. Und doch war tatsächlich seit Jahren und Jahrzehnten Streit auf dem Gebiet der Tarife, Streit auf dem Gebiet der Fahrpläne und Streit auf dem Gebiet der Verkehrsleitungen und an den verschiedensten Grenzpunkten offener Wettbewerb[2]. Und zu wirklicher Einheit der Betriebführung fehlte noch vieles. Da waren mitten in Deutschland richtige Grenzbahnhöfe, als sogenannte Gemeinschaftsbahnhöfe der beiden Nachbarverwaltungen, mit scharfer Trennung der Eigentums- und Zuständigkeitsverhältnisse[3]. Daß überall in diesen Grenzstationen Lokomotivwechsel die Regel bildete, war selbstverständlich. Es war schon ein großer Fortschritt, als kurz vor dem Kriege bei einigen Zügen Lokomotiven über die Grenze durchlaufen konnten, z. B. von Breslau nach Dresden. Aber das waren immer Ausnahmen. Daß die Bahnhofsverhältnisse in Leipzig in dieser Hinsicht ganz besonders rückständig waren, ist bekannt. Daß aber der gesamte Durchgangsverkehr von Dresden nach Thüringen und weiter auf 1 oder 2 Kurswagen täglich angewiesen war, die in Leipzig vom Dresdener Bahnhof nach dem Magdeburg-Thüringer Bahnhof über die Straße und über zwei Drehscheiben von Hand verschoben wurden, und daß dies der Zustand zu Beginn des Weltkrieges war, das will man heute doch kaum mehr glauben.

III. Die Verreichlichung der Staatsbahnen und die Beseitigung der Vorbehalte der deutschen Länder.

War schon während des Krieges der Gedanke der Reichseisenbahnen zu neuem Leben erwacht, so brachte das Kriegsende mit dem furchtbaren politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch die Notwendigkeit, ein neues Band zu finden, das ganz Deutschland zusammenhalten konnte. Daraus entsprang der Entschluß, der damals von allen in Deutschland getragen wurde: die Eisenbahnen gehören dem Reich. Mit einer Einmütigkeit, die man noch ein Jahr zuvor kaum für möglich

[1] So beispielsweise Quaatz, a. a. O. S. 245 bis 266.

[2] Man sprach stolz von der völligen Einheit der Tarife im Personenverkehr. Und wie sah es in Wirklichkeit aus? Norddeutschland, Elsaß-Lothringen und Württemberg hatten 3. und 4. Klasse, Bayern und Baden hatten nur 3. Klasse, rechneten dafür aber den Tarif der 4. Klasse. Und mitten im Krieg ging dann auch noch Württemberg seinen eigenen Weg, indem es — unter dem Druck seiner Finanzlage (Beginn der damals noch allen unbewußten Geldentwertung!) — den Personentarif der 4. Klasse von 2 auf 2,3 Pfennig erhöhte.

[3] So war in Görlitz z. B. bis zum Umbau des Bahnhofs im Jahre 1908 oder 1909 ein preußischer und ein sächsischer Bahnhofsvorsteher mit dem zugehörigen Stab von Personal. In Hof war noch bis in den Krieg hinein der Grenzbetrieb besonders augenfällig. Da fuhren z. B. die Schnellzüge von München nach Berlin auf dem bayerischen Bahnsteig ein, rückten dann nach dem sächsischen Bahnsteig vor und wurden von dort weiter abgefertigt.

gehalten hätte, wurde der Beschluß gefaßt: die Staatseisenbahnen der Länder sind in der Hand des Reiches zu einer einheitlichen Reichseisenbahnverwaltung zu vereinigen. Allein schon bis es zur Verwirklichung kam, kam der Partikularismus wieder auf die Beine. Der Staatsvertrag, den das Reich mit den Ländern Anfang 1920 abschloß, hielt zwar die große Linie der Reichseisenbahnen ein, aber er war doch wieder mit allerhand Vorbehalten der Länder belastet[1] [2]. Das Schlußprotokoll zu diesem Staatsvertrag und noch viel mehr eine Reihe von Vereinbarungen, die im Jahre 1924 zur Auslegung des Staatsvertrages getroffen wurden, brachten lästige Bindungen der Reichseisenbahnverwaltung zugunsten des Eigenwillens einzelner Länder.

Diese Vorbehalte[2] sind erst im Jahre 1933/34 im neuen Reich ausgeräumt werden. Das Jahr 1933 brachte mit dem politischen Umbruch die völlige Gleichschaltung der Reichsbahn mit dem Reich in ihrer Willensbildung und in ihrer Politik. Der 30. Januar 1934 ist allen bekannt als der Tag, an dem die Hoheit der Länder auf das Reich überging und damit der Partikularismus endgültig erledigt war. Er war es damit auch auf dem Gebiet der Eisenbahnen, denn am 27. Februar 1934 wurde mit dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung der Eisenbahn-Staatsvertrag aufgehoben[3]; damit fielen endlich alle die größeren und kleineren Bindungen der Reichsbahnverwaltung an den Partikularismus der Länder mit einem Schlag weg.

[1] Die sächsischen Staatsbahnen haben in den Jahren vor dem Weltkrieg und zum Teil noch während des Krieges ein großes Netz von Kraftwagenlinien aufgebaut, die in engstem Zusammenhang mit der Eisenbahn betrieben wurden. In der Sorge, ja nicht unnötig viel dem Reich zu überlassen, haben 1920 in dem Staatsvertrag über die Verreichlichung der Staatsbahnen alle Länder sich ausbedungen, einzelne Nebenbetriebe ihrer Staatsbahnen — darunter waren ausdrücklich auch die Kraftwagenlinien genannt — nicht auf das Reich zu übertragen, sondern für das Land zurückbehalten zu können. So kam es, daß seit 1920 in Sachsen eigene staatliche Kraftwagenlinien vorhanden sind, die heute noch sowohl der Reichsbahn wie der Reichspost fremd gegenüberstehen.

[2] Beispiele dafür sind die besondere Gruppenverwaltung Bayern und die sinnlosen Eisenbahngrenzverhältnisse in Leipzig. Auch das bindende Vorschlagsrecht für Mitglieder des Reichsbahn-Verwaltungsrats, das noch im Jahr 1924 den Ländern vom Reich zugestanden worden war, wirkte sich in partikularistischem Sinn aus, zumal nachdem der Staatsgerichtshof dieses Recht der Länder ausdrücklich bestätigt hatte (Urteile vom 7. Mai 1927 und vom 25. November 1930).

[3] Durch § 15 dieses Gesetzes (RGBl. I S. 130) sind die Vorschriften des Staatsvertrages vom 31. März 1920 nebst Schlußprotokoll „sowie die darauf beruhenden besonderen Vereinbarungen zwischen dem Reich und den Ländern und zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Ländern" am 1. April 1934 außer Kraft gesetzt worden.

Zur finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn.

Von

Reichsbahnrat Dr. jur. **O. Conrad** in Berlin.

A. Wirtschaftsgrundsätze der deutschen Staatseisenbahnen bis 1920.

Eine methodische Betrachtung der gegenwärtigen finanzwirtschaftlichen Stellung und der Wirtschaftsformen der Deutschen Reichsbahn kann nicht an der geschichtlichen Entwicklung vorübergehen, die schließlich zu dem jetzigen Zustande geführt hat. Man hat in dem zurückliegenden Jahrzehnt der Gesellschaftszeit der Reichsbahn recht häufig die kaufmännische Seite ihrer Wirtschaftsführung so stark in den Vordergrund gestellt, daß vielfach der Eindruck entstanden sein mag, als habe sich mit der Errichtung dieses selbständigen, äußerlich privatwirtschaftlichen Beispielen angenäherten Unternehmens eine gänzliche Abkehr von den früheren Verwaltungsgrundsätzen der Staatsbahnen und eine durchgreifende Umstellung auf privatwirtschaftlich-kaufmännische Wirtschaftsmethoden vollzogen. Bei näherer Untersuchung gelangt man indessen zu dem Ergebnis, daß dies nicht richtig ist.

Zunächst ist dazu festzustellen, daß schon die früheren Staatseisenbahnverwaltungen der Länder — man denke etwa an die große preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft — kaufmännische Gesichtspunkte in den materiellen Grundlinien ihrer Geschäftsgebarung niemals völlig außer acht lassen konnten. Die Eisenbahnen waren eben von Anfang an Wirtschaftsbetriebe, die nach ihrer ganzen Natur mit den Sachgebieten der reinen Staatshoheitsverwaltungen nicht ohne weiteres verglichen werden konnten. Der in den ersten Jahren der Eisenbahngeschichte erörterte Gedanke, die Eisenbahnen ähnlich wie die öffentlichen Wege allen Landesinsassen als freies Genußgut zur Verfügung zu stellen, erwies sich als undurchführbar, weil dann die Kosten für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf die Steuerzahler

gleichmäßig zu verteilen gewesen wären, ohne Rücksicht auf den doch sehr verschiedenen Vorteil, den der einzelne davon haben konnte. Es blieb auch für den Staat gar nichts anderes übrig, als seinen Eisenbahnbetrieben eine Unternehmensform zu geben, welche die Deckung aller Kosten (auch der Bauaufwendungen) durch Einnahmen aus den Eisenbahnen selbst sicherte. Die natürlichste Einnahmequelle waren die Entgelte für die auszuführenden Leistungen. Sie bildeten einen wirtschaftlich gerechten Maßstab für die Verteilung der Kosten, da sie den wirtschaftlichen Nutzen, den der einzelne von der Inanspruchnahme des neuen Beförderungsmittels hatte, genügend berücksichtigen konnten; ihre Höhe war daher auch grundsätzlich nach diesem Nutzen bemessen, wobei freilich stets die Sorge obwalten mußte, daß durch die so erzielten Einnahmen sämtliche Kosten des Baues und Betriebes im weitesten Sinne voll zu decken seien. Diese Aufgabe des Haushaltsausgleichs, d. h. der Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben, ist an sich das ideale Ziel jeder Finanzwirtschaft, das auch in den Geschäftsbereichen der reinen Staatshoheitsverwaltungen anzustreben ist und angestrebt wurde. Was aber den staatlichen Eisenbahnen von Anfang an eine besondere Stellung hinsichtlich der Aufgaben ihrer Wirtschaftsführung zuwies, war die aus ihrer Eigenschaft als Wirtschaftsbetrieb folgende weitgehende funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben. Sie zeigt sich im wesentlichen darin, daß die Aufgabe des Haushaltsausgleichs fast niemals allein von der Einnahme- oder Ausgabeseite her gelöst werden kann, da mit solchen Maßnahmen in der Regel erhebliche Rückwirkungen auf die andere Rechnungsseite verbunden sind. Man muß sich insbesondere darüber klar sein, daß die Ausgaben, bei denen in Fällen gefährdeten Rechnungsausgleichs Einsparungen zur Herstellung des Gleichgewichts das sonst üblichste Mittel sind, bei Eisenbahnunternehmungen gerade dazu dienen, den Betrieb erst zu ermöglichen und damit die Einnahmequellen zu erschließen. Zwischen der Einnahme- und Ausgabeseite der Eisenbahnrechnung besteht also eine untrennbare gegenseitige Abhängigkeit. Die Wirtschaftspolitik des Eisenbahnunternehmens muß daher in der Preisbildung für die angebotenen Leistungen — der Tarifpolitik — so eingerichtet werden, daß die Ausgabebedürfnisse für die Betriebsführung, die Erhaltung und Weiterentwicklung der Anlagen sowie die Verzinsung und Tilgung der Anlagekapitalien voll befriedigt werden können. Daraus folgt zugleich, daß die Bemessung der möglichen Ausgaben für alle diese Zwecke an die Höhe der nach der jeweiligen Wirtschaftslage erzielbaren Einnahmen angepaßt sein muß. Der innere Zusammenhang zwischen den beiden Rechnungsseiten zeigt sich darin, daß mit einer Einschränkung der Aus-

gaben fast immer auch ein Rückgang der Einnahmen verbunden ist; er wird je nach der Art der Rechnungsposten, bei denen die Einsparungen vorgenommen werden, im Wirkungsgrad verschieden sein. Zur Erläuterung diene folgendes einfache Beispiel: werden in einer Verkehrsverbindung trotz des Vorhandenseins genügender Verkehrs- und Beförderungsbedürfnisse die Zugleistungen herabgesetzt, so gehen der Eisenbahn Leistungen und damit Verkehrseinnahmen verloren, sofern die betreffenden Kunden nicht ausschließlich auf die Eisenbahn angewiesen sind, was unter den heutigen modernen Verkehrsverhältnissen wohl nur noch höchst selten der Fall sein dürfte.

Man erkennt aus diesen Zusammenhängen die ausschlaggebende Bedeutung der Einnahmen, die sich nicht nur in der wirtschaftlichen Entwicklung eines Eisenbahnunternehmens im ganzen ausdrückt, sondern naturgemäß auch dessen Wirtschaftsbild von Jahr zu Jahr entscheidend beeinflußt. Das Maß der Einnahmen steckt grundsätzlich die Grenzen ab, in denen sich die Wirtschaftsführung des Eisenbahnunternehmens bewegen kann. Im wesentlichen fließen die Einnahmen der Eisenbahnen aus den Entgelten für ihre Beförderungsleistungen an Personen und Gütern, d. h. aus Quellen, deren Ergiebigkeit vom jeweiligen Bedarf der allgemeinen Wirtschaft an solchen Leistungen abhängt. Die für die Aufstellung eines Wirtschaftsvoranschlags notwendige Schätzung der im künftigen Geschäftsjahr zu erwartenden Einnahmen mußte daher ganz von selbst zu Überlegungen führen, deren Richtschnur aus dem allgemeinen Konjunkturverlauf der Wirtschaft abzuleiten war. Damit traten aber auch bei den Staatsbahnen Erwägungen privatwirtschaftlich-kaufmännischer Art stark in den Vordergrund.

I. Staatshaushalt und Eisenbahnfinanzen.

Bei den Staatseisenbahnen, wie sie die deutschen Bundesstaaten in der Vorkriegszeit hatten, spielte sich die Wirtschaftsführung in den einzelnen Jahren streng im Rahmen des allgemeinen Staatshaushalts ab. Der Staatshaushalt enthielt in einem besonderen, die Eisenbahnverwaltung betreffenden Abschnitt die für das jeweils vom 1. April bis zum 31. März laufende Etatjahr veranschlagten Einnahmen und Ausgaben. Durch diese Einfügung des Eisenbahnhaushalts in den allgemeinen Haushalt ergab sich zwangsläufig eine gewisse Starrheit und Unbeweglichkeit, weil der Staatshaushalt im voraus gesetzlich festgestellt wurde. Abänderungen der Ansätze waren daher im Laufe des Wirtschaftsjahres ziemlich schwierig und ohne Mitwirkung der das Etatgesetz beschließenden gesetzgebenden Körperschaften im allgemeinen kaum zu erreichen. Die bindende Gesetzeskraft des Staatshaus-

halts beschränkte sich dabei freilich ganz von selbst auf die Ausgabeansätze des Etats, denn hinsichtlich der Einnahmen war sie um deswillen ausgeschlossen, als eben die Höhe des Einnahmeaufkommens immer von Einflüssen bestimmt wird, die dem Willen des Gesetzgebers entzogen sind. Das zeigen gerade die Eisenbahneinnahmen mit aller Deutlichkeit: sie mochten im Etat noch so genau veranschlagt worden sein, zwingend mit dem eingestellten Betrage konnten sie niemals festgesetzt werden, weil der Wirtschaftsverlauf im Etatjahr jederzeit ein anderes — größeres oder kleineres — Ergebnis bringen konnte. Bezüglich der Ausgaben erteilte der Etat dagegen der Eisenbahnverwaltung die gesetzlich gebundene und grundsätzlich nicht ausdehnbare Ermächtigung, die für die einzelnen Zwecke genau bestimmten Aufwendungen bis zur ziffernmäßig festgesetzten Höchstgrenze im Haushaltsjahr zu leisten. Daraus folgt, daß der Schwerpunkt für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in den Vorarbeiten zum Haushaltsgesetz lag. Die staatliche Eisenbahnverwaltung mußte ihren voraussichtlichen Bedarf für den gesetzlichen Wirtschaftsabschnitt aufs sorgfältigste ermitteln und in den Vorlagen an die gesetzgebenden Körperschaften begründen, wenn sie Schwierigkeiten im Etatjahr vermeiden wollte.

In diesen Grundsätzen werden ohne weiteres die außerordentlichen Hemmnisse sichtbar, die für die mit der allgemeinen Wirtschaft aufs engste verbundenen Eisenbahnen bestehen müssen, wenn unvorhergesehene Konjunkturschwankungen eintreten. Weicht nämlich die Entwicklung des Verkehrs im Etatjahr von dem dem Haushaltsgesetz zugrunde gelegten Bild in erheblichem Maße ab, so werden dadurch auch die Ausgaben in Mitleidenschaft gezogen. Eine Steigerung der Beförderungsleistungen erfordert mit dem größeren Betriebsaufwand höhere Ausgaben, und ein Absinken des Verkehrs schmälert die Einnahmen und stellt damit die Deckung der Ausgaben durch die Einnahmen in Frage. In beiden Fällen erweist sich also die gesetzliche Bindung der Ausgabeansätze des Etats als eine Schranke, welche die Anwendung wirtschaftlicher Grundsätze bei der Wirtschaftsführung der Eisenbahnen behindert.

In den Jahren der reinen Staatsbahnbetriebe vor dem Kriege haben diese Fragen allerdings keine ausschlaggebende Bedeutung erlangt, weil bei dem Verkehrsmonopol, das die Eisenbahnen damals im allgemeinen tatsächlich hatten, und bei der ziemlich stetigen Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft ernste Gefahren für die Finanzgebarung der Eisenbahnen vermieden werden konnten. Die Eisenbahnverwaltung selbst war überdies, wie gesagt, durch die Ausgabebewilligungen des Haushaltsgesetzes

voll gedeckt, d. h. sie konnte diese vorgesehenen Ausgaben leisten ohne Rücksicht auf die wirkliche Entwicklung der Einnahmen. Die an sich vorhandene funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben miteinander trat mithin bei den Verwaltungen der früheren Staatseisenbahnen unmittelbar kaum in Erscheinung, jedenfalls nicht mit der praktischen Auswirkung, daß die Ausgaben fortlaufend den Einnahmeergebnissen anzupassen gewesen wären. Reichten etwa die hinter der Veranschlagung zurückbleibenden Eisenbahneinnahmen zur Deckung der im Etat bewilligten Eisenbahnausgaben nicht aus, so mußte der Fehlbetrag der Staatseisenbahnen eben auf die allgemeinen Staatseinkünfte aus Steuern usw. und die sonstigen Staatsmittel übernommen werden. Dafür standen ja auch umgekehrt die doch die Regel bildenden Überschüsse des Eisenbahnetats der allgemeinen Staatsverwaltung für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung.

Aus dieser engen Verbindung des Eisenbahnhaushalts mit dem allgemeinen Staatshaushalt ergaben sich gewisse Gefahren, die auch schon in der Blütezeit der deutschen Staatseisenbahnen vor dem Kriege erkannt und erörtert worden sind. Kritische Stimmen wiesen darauf hin, daß die gleichmäßige Anwendung der Verwaltungs- und Finanzgrundsätze aus der allgemeinen Staatshoheitsverwaltung auf die wirtschaftlichen Unternehmungen der Staatseisenbahnen für deren Wirtschaftserfolge erhebliche Nachteile mit sich brächten. Man forderte daher für die Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnen eine freiere Stellung mit grundsätzlicher Loslösung von den Finanzen und den Verwaltungsvorschriften des Staates und eine größere Betonung privatwirtschaftlicher Gesichtspunkte, wie sie der wirtschaftlichen Natur der Eisenbahnen entsprächen. Trotz der unzweifelhaften Wirtschaftserfolge der damaligen Staatseisenbahnen glaubte man doch, die Erträge zum Nutzen der Allgemeinheit noch weiter verbessern zu können, wenn bei dem Betrieb und der Verwaltung der Eisenbahnen kaufmännisch-privatwirtschaftliche Grundsätze mehr zur Geltung kämen. Die Etatwirtschaft mit ihren strengen Haushalts- und Personalgesetzen verleite insbesondere dazu, haushaltsmäßig zugeteilte Mittel zu verbrauchen, ohne Rücksicht darauf, ob ihre Verwendung im einzelnen Falle (etwa bei Veränderung der für ihre Zuweisung maßgebenden Verhältnisse) noch wirtschaftlich sei, während sie umgekehrt bisweilen die Durchführung höchst wirtschaftlicher Maßnahmen verhindere, weil diese Bedürfnisse bei der Aufstellung des Etatgesetzes nicht vorauszusehen waren. Das seien Mängel in der Wirtschaftsgebarung, die für ein Unternehmen wie die Eisenbahnen auf die Dauer untragbar seien, zumal bei einem solchen

System eine wahrhaft wirtschaftliche Schulung des Beamtenkörpers, die Erziehung zu selbständigem kaufmännischem Denken mit entsprechendem Verantwortungsbewußtsein für den wirtschaftlichen Erfolg der Entschließungen nicht zu erzielen sei.

Im Zusammenhang damit wurde dann die Frage aufgeworfen, ob sich die Staatseisenbahnen mit dem aus der allgemeinen Staatsverwaltung übernommenen kameralistischen Buchungssystem begnügen könnten, oder ob es nicht zur Herbeiführung klarerer Erkenntnisse über den Wirtschaftserfolg der Unternehmen notwendig sei, das Buchungswesen auf die kaufmännische Buchführung umzustellen. Das kameralistische Buchungssystem verarbeitete lediglich die kassenmäßigen Geschäftsvorgänge in den Einnahmen und Ausgaben und lieferte so in seinen Abschlußzahlen den für die Etatwirtschaft vollauf genügenden Nachweis, daß oder inwieweit sich die Eisenbahnverwaltung an die ihr im Haushaltsgesetz erteilten Ausgabeermächtigungen gehalten habe. Mehr war für die Wirtschaftskontrolle damals nicht erforderlich. Der Gedanke einer genaueren Erfolgsermittlung nach kaufmännischen Grundsätzen über das wirtschaftliche Arbeiten der Staatsbahnnetze wurde nicht verwirklicht, obwohl es doch bei der zum Teil beträchtlichen Ausdehnung und Größe der Staatseisenbahnen — es sei wieder an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft erinnert — nahegelegen hätte, Einzelwerte über den Wirtschaftserfolg der verschiedenen Eisenbahndirektionen oder der verschiedenen Betriebszweige im Gesamtbereich zu erlangen. Statistische Aufschreibungen, die bei manchen Staatseisenbahnverwaltungen über alle oder einzelne Linien des Eisenbahnnetzes geführt wurden, genügten den damaligen Ansprüchen für wirtschaftliche Betrachtungen. Echte betriebswirtschaftliche Untersuchungen waren das aber nicht. Man hielt solche Ermittlungen in der Vorkriegszeit im allgemeinen für überflüssig, eine Einstellung, die bei der ständigen Aufwärtsentwicklung der Einnahmen und den im ganzen guten Wirtschaftsergebnissen der Eisenbahnen wohl begreiflich erscheint. In dieser Richtung waren damals nur vereinzelte kleine Ansätze erkennbar. So gab die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren vor dem Kriege eine jährliche Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung heraus. Der Wert dieser Abschlüsse blieb indessen zweifelhaft. denn sie entnahmen ihre Unterlagen lediglich aus den unverändert beibehaltenen kameralistischen Aufzeichnungen und konnten deswegen kein klares Erfolgsbild im Sinne der kaufmännischen Buchführung geben. In den Bilanzen klafften zudem merkliche Lücken, da sie u. a. das umlaufende Vermögen (Betriebsvorräte, Kassenbestände usw.) überhaupt nicht erfaßten.

II. Ansätze zur Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen.

1. Das Fehlen einer klaren Abgrenzung zwischen den allgemeinen Staatsfinanzen und denen der Staatseisenbahnen machte sich anfangs besonders fühlbar auch auf dem Gebiete des Kapitaldienstes. Die Eisenbahnkapitalschuld der Länder setzte sich im wesentlichen zusammen aus den Anleiheschulden, die die Bundesstaaten für die Anlage ihres Eisenbahnnetzes (Baukredite) oder für die Verstaatlichung vorhandener Privatbahnen (Verstaatlichungskredite) aufnahmen. In Preußen — ähnlich auch in den anderen Ländern — kamen für die Berechnung des Anlagekapitals dazu dann noch die Aufwendungen des „Extraordinariums" im Rahmen des jährlichen Haushalts; das waren im Gegensatz zu dem die Posten der laufenden Betriebsrechnung (Betriebsführung, Instandhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge) enthaltenden „Ordinarium" die haushaltsmäßigen Ausgaben, die für die Erweiterung, Verbesserung und Vermehrung der Anlagen und Fahrzeuge gemacht wurden, soweit sie den Betrag von 100 000 Mark überstiegen. Im Verlaufe der geschichtlichen Entwicklung hat aber die Abgrenzung der eigentlichen Eisenbahnkapitalschuld in diesem Sinne von der allgemeinen Staatsschuld vielfach Schwierigkeiten bereitet, weil es die Staatsfinanzverwaltung, die die Mittel einheitlich verwaltet, versäumte, rechtzeitig die aus den Anleihen äußerlich nicht erkennbare Verwendung der aufgekommenen Anleihegelder rechnungsmäßig genau festzulegen. Preußen schuf eine klare Grundlage erst vom Jahre 1880 ab, nachdem es sich auf Betreiben Bismarcks für das Staatsbahnsystem entschieden und seit 1879 die Verstaatlichung der Eisenbahnen in größerem Umfange in Angriff genommen hatte. § 2 des Eisenbahngarantiegesetzes vom 27. März 1882 bestimmte, daß alle am 1. April 1880 vorhandenen Staatsschulden — das waren rund 1,5 Mia Mark — als Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld anzusehen seien; ihr wurden dann die späteren Kapitalaufwendungen zugeschlagen. Andere Länder, die sich schon früher ausschließlich oder überwiegend dem Staatsbahnsystem zugewandt hatten, sorgten eher für durchsichtige Verhältnisse in ihrem Eisenbahnschuldenwesen, so z. B. Baden in einem Gesetz betr. Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse vom 10. September 1842, Hannover in einem Gesetz betr. Errichtung einer Eisenbahnkasse vom 4. Mai 1843 und Bayern mit seinen verschiedenen Eisenbahnbaudotationsgesetzen.

2. Diese Gesetze verfolgten neben der genauen rechnungsmäßigen Feststellung der Eisenbahnkapitalschuld zugleich den Zweck, die Verzinsung und Tilgung der Schulden aus den Erträgen der

Eisenbahnen sicherzustellen. Das preußische Gesetz von 1882 bestimmte im § 1, daß die Jahresüberschüsse der Staatsbahnen, d. h. die Beträge, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben des Ordinariums überstiegen, zu verwenden seien:

1. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn-Kapitalschuld;
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt, welches andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2,2 Mio Mark;
3. zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld nach Maßgabe des § 4 des Gesetzes.

Später wurden diese Bestimmungen überholt durch das Schuldentilgungsgesetz vom 8. März 1897, das für die gesamte preußische Staatsschuld, also auch die Eisenbahnschulden, eine jährliche effektive Tilgung von mindestens ½ % forderte. Einen bemerkenswerten Erfolg erzielte Hannover mit seinem Gesetz von 1843: dort wurden die Eisenbahnschulden so schnell getilgt, daß die Staatseisenbahnen 1866 mit der Einverleibung des Landes fast schuldenfrei an Preußen übergingen. In allen diesen aus praktischen Bedürfnissen geborenen Bestrebungen zeigen sich die ersten Spuren einer Entwicklung, die darauf hinauslief, den Staatseisenbahnen wenigstens in finanztechnischer Hinsicht eine gewisse Sonderstellung in der Staatsverwaltung und Staatsorganisation einzuräumen.

3. Weiter gefördert wurde diese Entwicklung durch die Probleme, die sich aus der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatszwecke ergaben. Zu dem alten theoretischen Streit, ob Staatsbahnunternehmungen über den zur Wahrung ihrer eigenen finanziellen Belange notwendigen Betrag hinaus überhaupt Überschüsse herauswirtschaften dürfen, oder ob es nicht volkswirtschaftlich richtiger wäre, solche Überschüsse durch entsprechende Senkung der Beförderungspreise der Bevölkerung gleich wieder zugute kommen zu lassen, braucht hier keine Stellung genommen zu werden. Es genügt vielmehr die Feststellung, daß die grundsätzliche Einstellung auf Gewinnerzielung auch bei Staatsbahnbetrieben mit dem Wesen der öffentlichen Unternehmung durchaus vereinbar ist, sofern sich die Gewinne in einem die allgemeinen Interessen von Volk und Wirtschaft nicht schädigenden mäßigen Rahmen halten. Bei der überragenden Bedeutung der deutschen Staatseisenbahnen als hauptsächlichster allgemeiner Verkehrsträger war die Erzielung solcher echten Überschüsse vor dem Kriege ohne Schaden für die Allgemeinheit möglich. Über ihre wirkliche Höhe haben freilich vielfach recht übertriebene Vor-

stellungen bestanden, die dann die weitverbreitete Ansicht nährten, die Gewinne der Staatseisenbahnen seien überhaupt das „Rückgrat der einzelstaatlichen Finanzen" gewesen. Unterstützt wurde diese Meinungsbildung nicht zuletzt dadurch, daß bei keiner der früheren Staatseisenbahnen aus dem kameralistischen Buchungssystem ein klares Erfolgsbild über die Wirtschaftsergebnisse zu gewinnen war. Lediglich um einen Anhalt für die hier anzunehmenden Zahlengrößen zu geben, seien die Reinüberschüsse erwähnt, welche die preußischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege erbracht haben. Sie haben, wenn man den Begriff des Reinüberschusses richtig versteht — d. h. nach Deckung aller Ausgaben im weitesten Sinne, wie Verzinsung und Tilgung der Schulden, Dotierung der Rücklagen und Überweisung an das Extraordinarium —, im Durchschnitt etwa 100 Mio Mark jährlich betragen.

Diese Überschüsse der Staatseisenbahnen standen den Ländern, wie gesagt, für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung. Ihre Eingliederung in den Gesamtetat war aber keineswegs einfach, weil die vom Konjunkturverlauf abhängige Höhe des Reinertrages mit Sicherheit nicht vorauszusehen war. Die Staatsfinanzverwaltung stand daher immer wieder vor der schwierigen Entscheidung, ob und inwieweit Ausgaben des Haushalts, vielleicht sogar dauernde Lasten, mit den Eisenbahnüberschüssen finanziert werden könnten. In Preußen gerieten schließlich die allgemeinen Staatsausgaben dank der guten Wirtschaftsergebnisse der Eisenbahnverwaltung in eine weitgehende Abhängigkeit von deren Erträgen, so daß eine Sicherung gegen die aus ihrer Unbeständigkeit folgenden Gefahren dringend geboten erschien. Das geschah zunächst durch Bildung eines Ausgleichsfonds auf Grund eines Gesetzes vom 3. Mai 1903. Der Fonds sollte bis zur Höhe von 200 Mio Mark aus den Rechnungsüberschüssen des Staatshaushalts angesammelt und unter der Verwaltung des Finanzministers verwendet werden (Art I § 3 des Gesetzes):

1. zur Bildung oder Ergänzung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds für die Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 Mio Mark;
2. danach erst gemäß seiner eigentlichen Zweckbestimmung zum Ausgleich von rechnungsmäßigen Minderüberschüssen der Eisenbahnverwaltung, soweit diese nicht durch Überschüsse im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt sein würden, und
3. zur Verstärkung der Deckungsmittel des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung nach näherer Bestimmung des jeweiligen Etats.

Die praktischen Erfahrungen, die mit diesem Ausgleichsfonds in Preußen schon in den nächsten Jahren gemacht wurden, führten 1909 zu einer 1910 in Kraft getretenen Neuregelung. Es stellte sich nämlich heraus, daß der Fonds, so wie ihn das Gesetz von 1903 vorschrieb, der Eisenbahnverwaltung keinen ausreichenden Schutz gewährte, und diese Erkenntnis führte zu der neuen Regelung, daß dem Fonds an Stelle der unsicheren Überschüsse des ganzen Staatshaushalts feste Beträge vom Reinüberschuß der Eisenbahnen überwiesen wurden. Vom Jahre 1910 ab wurden danach von dem Betriebsüberschuß zunächst 1,15 % des statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatseisenbahnen für die einmaligen, außerordentlichen Ausgaben (das Extraordinarium), mindestens aber jährlich 120 Millionen Mark, verwendet. Weitere 2,10 % dieses Anlagekapitals wurden sodann dem Finanzminister für allgemeine Staatszwecke überwiesen. Der übrigbleibende Rest des Reinüberschusses floß schließlich dem Ausgleichsfonds zu. Auf diesem Wege waren Ende 1914 in dem Fonds 393,4 Millionen Mark angesammelt, die dann allerdings unter den Einflüssen des Krieges schon 1915 restlos verbraucht werden mußten.

In den finanziell weniger bedeutenden anderen Eisenbahnländern traten zwar die Nachteile der ungleichen Eisenbahneinnahmen für die allgemeine Staatsverwaltung nicht so deutlich in die Erscheinung wie im großen preußischen Haushalt. Immerhin wurden auch dort ähnliche Ausgleichs- oder Reservefonds zur Stützung einer gleichmäßigen Wirtschaftsführung für unerläßlich gehalten. Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hatte z. B. auf Grund eines Gesetzes vom 29. Juli 1899 „zur Fernhaltung von Störungen, die sich für den Staatshaushalt durch die Schwankungen der Eisenbahnüberschüsse ergeben", einen Reservefonds bis zur Höhe von 10 Millionen Mark angesammelt. Die mecklenburgische Staatseisenbahnverwaltung besaß für Ausgleichszwecke einen Sicherungsfonds, der zuletzt 10,4 Millionen Mark betrug. In Bayern bestand ein ähnlicher Ausgleichs- und Tilgungsfonds nach dem Gesetz vom 13. August 1910, in Hessen ein Ausgleichsfonds auf Grund eines Gesetzes vom 26. März 1904. In Baden endlich erfüllte die schon erwähnte, nach dem Gesetz vom 10. September 1842 gebildete Eisenbahnschuldentilgungskasse in der Hauptsache die den Ausgleichsfonds zufallende Aufgabe, den allgemeinen Staatshaushalt gegen die störenden Einwirkungen der schwankenden Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs zu sichern. Denn sie nahm zunächst die Betriebsüberschüsse der Staatseisenbahnen in sich auf, um daraus die Eisenbahnschuld zu verzinsen und, soweit Mittel vorhanden waren, zu tilgen. Die allgemeine Staatskasse wurde so durch die Schwankungen in den Erträgnissen des

Eisenbahnbetriebs nicht unmittelbar berührt. Aber auch Baden schritt vom Jahre 1911 ab zur Einrichtung eines auf 20 Mio Mark vorgesehenen rechnerischen Ausgleichsfonds, der im Rahmen der Eisenbahnschuldentilgungskasse die Aufgabe hatte, die Verschiedenheiten der in die Tilgungskasse fließenden Jahreserträgnisse der Staatseisenbahnen auszugleichen und auf diese Weise eine gleichmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld und damit eine größere Gleichmäßigkeit der allgemeinen Finanzgebarung für einen längeren Zeitraum zu sichern.

Alle diese Maßnahmen trugen den praktischen Erfordernissen und Bestrebungen Rechnung, die Finanzwirtschaft der Staatseisenbahnen bis zu einem gewissen Grade von der allgemeinen Staatsverwaltung unabhängig zu machen. Die obengenannten Schuldentilgungsgesetze sollten den Zinsen- und Tilgungsdienst der Eisenbahnunternehmungen sicherstellen, indem sie die Eisenbahneinnahmen insoweit dem Zugriff des Finanzministers entzogen, während die Einrichtung von Ausgleichs- und Reservefonds den schädlichen Einfluß der schwankenden Eisenbahnüberschüsse auf die allgemeinen Staatsausgaben auszumerzen suchte. Mit diesen gesetzlich verankerten Regeln legten die Länder selbst bestimmte Richtlinien fest, nach denen die Finanzgebarung ihrer Eisenbahnen durchgeführt werden sollte; sie strebten damit eine sowohl wirtschaftlich wie finanzpolitisch für erforderlich gehaltene Grundlage an für eine gleichmäßige Eisenbahnpolitik auf längere Sicht. Auf diesem Stande sind die Ländereisenbahnen bis zu ihrem Übergang auf das Reich (1. April 1920) im wesentlichen stehen geblieben.

B. Wirtschafts- und Rechnungsgrundsätze der deutschen Reichseisenbahnen bis zur Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 bezeichnete es im Art. 89 als Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Für die Wirtschaftsgebarung der so geschaffenen Reichseisenbahnen bestimmte der Art. 92 der Verfassung, daß sie, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten seien, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln habe. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklage sollten durch ein besonderes Gesetz geregelt werden.

Der Gedanke, den Eisenbahnen des Reichs eine finanziell selbständigere Stellung zu gewähren als sie die Staatseisenbahnen der Länder gehabt hatten, fand in dieser Verfassungsbestimmung also programmatischen Ausdruck. Tatsächlich blieb die Vorschrift aber zunächst auch nur ein Programm. Haushalt und Wirtschaft der Reichseisenbahnen waren vorerst ganz mit der allgemeinen Finanzwirtschaft des Reichs weiterverquickt. Die Reichseisenbahnen unterstanden insbesondere bei allen Maßnahmen auf finanziellem Gebiet, also auch bei der Aufstellung und Ausführung ihres Etats, der Reichshaushaltsordnung und den übrigen für die Reichsbehörden geltenden Bestimmungen. Die Aufnahme von Anleihen für die Bedürfnisse der Eisenbahnen gehörte ebenso wie die sonstige Inanspruchnahme des Kapitalmarktes zur Zuständigkeit der Reichsfinanzverwaltung, und das Reich stellte auch die notwendigen Mittel für Zuschüsse zum Ausgleich der Betriebsrechnung oder an Kapital für Neuinvestitionen gegen Übernahme der Zins- und Tilgungsverpflichtungen zur Verfügung. Man begnügte sich damals im wesentlichen damit, daß in den Etat der Reichseisenbahnen beispielsweise auch die Pensionslasten und der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reichseisenbahnen aufgenommen wurden, während diese Ausgaben bei den übrigen Ressorts in Sonderhaushalten der allgemeinen Reichsfinanzverwaltung zusammengefaßt waren.

In den ersten Übergangsjahren nach der Staatsumwälzung von 1918 mag dieses System der verwaltungsmäßigen Bindung für die Reichseisenbahnen nicht unbedingt von Nachteil gewesen sein, da die enge Einfügung der Reichseisenbahnen in die allgemeine Verwaltung des Reichs das Interesse des Reichs und der Länder, die durch den Reichsrat ihren politischen Einfluß weiter geltend machen konnten, bis zu einem gewissen Grade wachhielt. Auf die Dauer mußte es jedoch angesichts der verheerenden Ausartungen des parlamentarischen Regierungssystems untragbar sein, und zwar um so mehr, als die zunehmende Wirtschaftsverschlechterung sehr bald eine größere Beweglichkeit und Schnelligkeit in den Wirtschaftsmaßnahmen der Eisenbahnverwaltung gebieterisch forderte. Die schwerwiegenden Schäden, die die Reichseisenbahnen aus der Notwirtschaft während der Kriegsjahre an ihrem gesamten Apparat hatten übernehmen müssen, die außerordentlichen Belastungen aus den Demobilmachungsmaßnahmen der Reichsregierung, die sich vor allem in der Einstellung von Personal weit über den sachlichen Bedarf hinaus zeigten, die fortwährenden Erschütterungen durch innere Unruhen und Arbeitskämpfe und endlich die vielfach unheilvollen Einflüsse der parlamentarischen Regierungsstellen beschworen soviel Schwierigkeiten für die Finanzwirtschaft der Reichseisenbahnen herauf,

daß der Rechnungsausgleich aus eigenen Kräften nicht gelingen konnte. Der fortschreitende Währungsverfall, der nach der Besetzung des Ruhrgebiets durch die Feindmächte unvorstellbare Ausmaße annahm, und die Schwerfälligkeit des Verfahrens, die Tarife dem sinkenden Geldwert anzupassen, vergrößerten die Fehlbeträge in der Eisenbahnrechnung, für die der allgemeine Reichshaushalt aufzukommen hatte. Wie stark die Einnahmen und Ausgaben zuletzt auseinanderklafften, zeigt am besten die für die Papiermarkrechnung 1923 (1. April bis 14. November) errechnete Betriebszahl von 302,25; sie sagt nichts anderes, als daß damals die Ausgaben der reinen Betriebsrechnung rund dreimal so hoch waren wie die Einnahmen.

Unter dem Eindruck dieser beängstigenden Entwicklung hatte man in der Zwischenzeit versucht, den Reichseisenbahnen in Ausführung des Art. 92 der Reichsverfassung auf gesetzgeberischem Wege eine freiere und beweglichere Verwaltungsform zu geben, die insbesondere eine schnellere Anpassung ihrer Bedürfnisse an die jeweilige Wirtschaftslage ermöglichen und die mit den Beengtheiten der Etatwirtschaft zusammenhängenden Einflüsse des Parlaments eindämmen sollte. Der Entwurf dieses sog. Eisenbahnfinanzgesetzes sah nach mehrmaliger Umarbeitung in seiner letzten Fassung für die Reichseisenbahnen, die an sich als Betriebsverwaltung des Reiches bestehen bleiben sollten, ein vom Reichsvermögen getrenntes Sondervermögen vor, das eine selbständige Finanzwirtschaft haben, vor allem auch zur selbständigen Aufnahme von Krediten befugt sein sollte. Die Rechte des Reichstags und Reichsrats sollten auf einen besonderen Verwaltungsrat übergehen, während die Aufgaben des Reichsverkehrsministers und eines für die Leitung der Reichseisenbahnen in Aussicht genommenen Generaldirektors in einer Hand vereinigt werden sollten. Bei dem schleppenden Gang der damaligen Gesetzgebungsmaschinerie und wegen der partikularistischen Widerstände der Länder, die ihren Einfluß auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen nicht aufgeben wollten, kam es indessen zu keiner Entscheidung über diesen Entwurf. Die überstürzte Entwicklung der innerpolitischen Verhältnisse zwang vielmehr den Reichsminister der Finanzen am 15. November 1923 zu der Erklärung, daß die Reichsfinanzverwaltung fortan für die Ausgaben der Reichseisenbahnen nicht mehr aufkommen könne. Die Reichseisenbahnen wurden dadurch plötzlich mit ihren Finanzen vom Reichshaushalt abgetrennt und ohne wesentliche Barmittel und ohne Reichsunterstützung auf eigene Füße gestellt. Seinen rechtlichen Niederschlag fand dieser aus der Not des Währungsverfalls, des Ruhreinbruchs und im Zusammenhang mit der Währungsfestigung geborene Schritt alsdann

in der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924. Die Verordnung, die nur bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn gelten, also lediglich provisorischen Charakter haben sollte (§ 10), enthielt bereits die wichtigsten Elemente der künftigen Regelung, nämlich die Verwaltung der Reichsbahn als eines selbständigen zur Aufnahme von Krediten berechtigten Unternehmens, dessen Leitung von der Reichsaufsicht grundsätzlich getrennt sein sollte. Der Haushalt der Reichsbahn, ihre Gewinn- und Verlustrechnung und ihre Bilanzen wurden statt vom Reichstag und Reichsrat zunächst von der Reichsregierung in der Funktion als Verwaltungsrat der Reichsbahn genehmigt. In den allgemeinen Reichshaushalt wurde nur noch der Reinüberschuß der Reichsbahn und der Aufwand für den Dienst der für die Zwecke der Reichseisenbahnen aufgenommenen Reichsschulden eingestellt. § 8 enthielt die ausdrückliche Bestimmung, daß das Unternehmen seine Ausgaben selbst zu bestreiten habe.

C. Wirtschaftspolitik und Finanzgebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die endgültige Lösung brachte schließlich die Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924/13. 3. 1930, auf dessen Ausgestaltung im einzelnen ein inzwischen aufgetauchtes neues Problem entscheidenden Einfluß gewann: die Regelung der Reparationslasten. Es wäre sicherlich überaus interessant zu wissen, welchen Weg die bis dahin rein innerdeutsche Entwicklung zur finanziellen Selbständigkeit der Reichseisenbahnen ohne diese neuen, auf dasselbe Ziel hinarbeitenden außenpolitischen Gründe genommen haben würde. Da aber das tatsächliche Geschehen nachträglich nicht nach diesen Gesichtspunkten aufgespalten werden kann, bleibt doch jedenfalls festzustellen, daß die Ursachen für die Einräumung einer gewissen finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Staatseisenbahnen zu einem erheblichen Teile auf rein innerdeutschen Verhältnissen beruhten, und daß sich diese Ursachen in ihrem Keim bis in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückverfolgen lassen. Die völlig veränderten Wirtschaftsvoraussetzungen der Nachkriegszeit haben diese Entwicklung dann schnell vorwärts getrieben, so daß bereits auf dem innerdeutschen Wege eine — wenn auch noch nicht endgültige — Abschlußstufe erreicht war, bevor die Erwägungen, die Reichseisenbahnen in den Tributdienst des Reiches aus den Reparationen mit einzuspannen, zum

Zuge kamen. Der durch die Not der Zeit bedingte Niedergang der Eisenbahnfinanzen hat die Entwicklung zweifellos insofern beschleunigt, als er den politischen Stellen den Entschluß erleichterte, sich ihres Einflusses auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen teilweise zu begeben. Darüber darf aber nicht übersehen werden, daß dieser Autonomiegedanke sich mit der Zeit wahrscheinlich doch durchgesetzt haben würde, weil er dem Wesen der staatlichen Eisenbahnunternehmungen grundsätzlich mehr gerecht wird als die Form eines reinen Staatsverwaltungszweiges. Eisenbahnen sind Wirtschaftsbetriebe, bei denen die weitgehende funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben, auf die oben hingewiesen wurde, eine grundsätzlich andere Handhabung der Wirtschaftsgebarung erheischt als in dem Bereiche der staatlichen Hoheitsverwaltungen. Die Grenzen der Selbständigkeit können dabei selbstverständlich ganz verschieden gezogen werden; ihre Festsetzung ist abhängig von den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten und damit eine Frage politischer Zweckmäßigkeit, über die im einzelnen die Staatsführung nach den Regeln der Staatskunst zu entscheiden hat.

Es ist sicherlich zu bedauern, daß auf diese Regelung einer an sich rein deutschen Frage die ehemaligen Feindmächte durch den Dawes- und Young-Plan mitbestimmend eingewirkt haben, denn für die Organisation der Reichsbahn wurde auf diese Weise das Ziel, den Reparationsdienst zu sichern, stark in den Vordergrund gestellt. Wenn es trotzdem in den Verhandlungen damals gelang, im Reichsbahngesetz wenigstens in den wichtigsten Punkten auch die innerdeutschen, dem überlieferten Wesen der früheren Staatseisenbahnen entsprechenden und den Gesamtinteressen von Staat und Wirtschaft dienenden Belange zur Geltung zu bringen, so darf das als ein nicht zu unterschätzender Erfolg vermerkt werden, obwohl die Lösung im einzelnen dadurch vielfach deutliche Zeichen des diplomatischen Kompromisses trägt, die vom deutschen Standpunkt aus von Anfang an unbefriedigend sein mußten. Die staatsrechtliche und verwaltungsmäßige Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft darf hier als bekannt vorausgesetzt werden. Nach § 1 des Reichsbahngesetzes hat das Deutsche Reich zum Betriebe der in seinem Eigentum verbleibenden Reichseisenbahnen (§ 6) eine Gesellschaft errichtet, der die Aufgabe gestellt ist, die Reichseisenbahnen nach den Vorschriften des Gesetzes und der ihm beigefügten Gesellschaftssatzung für das Reich zu verwalten. Das Betriebsrecht der Gesellschaft soll am 31. Dezember 1964 beendet sein, vorausgesetzt, daß alsdann alle Beträge der Reparationssteuer gezahlt und sämtliche Vorzugsaktien —

z. Z. sind 1081 Mio RM ausgegeben — eingezogen sind (§ 5). Für die Geschäfts- und Wirtschaftsführung des gemäß § 8 des Gesetzes zur selbständigen Kreditaufnahme berechtigten Unternehmens sind die entscheidenden Rechtsgrundlagen in den §§ 2, 9, 29, 30 des Gesetzes und in § 19 der Gesellschaftssatzung enthalten. Die Deutsche Reichsbahn hat danach die Pflicht, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und ihre Rechnungsführung nach kaufmännischen Grundsätzen so einzurichten, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann (§§ 2, 29 des Gesetzes). Zu diesem Zweck sind jährlich Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen herauszugeben; die Anwendung der Reichshaushaltsordnung ist dabei ausdrücklich ausgeschlossen (§ 30). Als treuhänderische Verwalterin des dem Reich gehörenden Reichseisenbahnvermögens im Rahmen ihres Betriebsrechts ist die Deutsche Reichsbahn gesetzlich verpflichtet, diese Anlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln (§ 9). Innerhalb dieser Richtlinien und der sonstigen gesetzlichen Vorschriften sowie in den durch die Aufsicht des Reichs (§§ 31 ff.) bestimmten Grenzen ist sie berechtigt, den Betrieb unter eigener Verantwortung zu führen.

Für die Finanzgebarung im besonderen gibt § 19 der Satzung bindende Anweisungen, deren Inhalt vielfach nur begreiflich ist aus der zeitlichen Begrenzung des Betriebsrechts bis Ende 1964 und aus dem im Vordergrund stehenden Ziel, die Zahlung der der Reichsbahn seinerzeit aufgebürdeten Reparationen von jährlich 660 Mio RM (§ 4 des Gesetzes) zu gewährleisten. Aus dem Betriebsüberschuß, d. h. dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben (früher auch nach Deckung der Reparationssteuer), sind danach zunächst der Zinsendienst der Schuldverschreibungen und Anleihen der Gesellschaft und die für notwendige Abschreibungen zu verwendenden Beträge zu bestreiten. Sodann ist zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrages und zur rechtzeitigen Befriedigung des Zins- und Tilgungsdienstes (früher außerdem zur Sicherstellung der rechtzeitigen Zahlung der Reparationssteuer) eine Ausgleichsrücklage zu schaffen, der bis zum Betrage von 450 Mio RM jährlich 2 % der gesamten Betriebseinnahmen zu überweisen sind. 1 % der Betriebseinnahmen werden einer auf 50 Mio RM vorgesehenen Dividendenrücklage zur Sicherstellung der Ausschüttung der Vorzugsdividenden auf die Vorzugsaktien zugeführt, allerdings erst, nachdem die Ausgleichsrücklage aufgefüllt ist. Der danach verbleibende

Reingewinn dient für die Zahlung der etwa rückständigen und der laufenden Vorzugsdividende auf die Vorzugsaktien. Die Verwendung etwaiger Restbeträge bestimmt schließlich der Verwaltungsrat der Reichsbahn im Einvernehmen mit der Reichsregierung nach bestimmten in der Satzung festgelegten Richtlinien, die u. a. eine Erhöhung der Dividendenrücklage auf 100 Mio RM und die Bildung von Sonderrücklagen vorsehen. Spätestens vom Jahre 1935 an soll eine besondere Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien angesammelt werden; für die Einziehung der Stammaktien wird eine solche Rücklage dagegen nicht gebildet. Dann noch vorhandene weitere Reingewinne sollen in der Weise verteilt werden, daß ein Drittel als Zusatzdividende für die Vorzugsaktien der Gruppe A, zwei Drittel für die Stammaktien verwendet werden.

Die in diesen finanzwirtschaftlichen Grundbestimmungen wiederholt zum Ausdruck kommende Betonung kaufmännischer Wirtschaftsgrundsätze steht in einem seltsamen Widerspruch zu der im § 2 des Gesetzes andererseits geforderten Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft. Ein nach kaufmännischen Grundsätzen geführter Betrieb muß, wenn man den Begriff des „kaufmännischen" richtig im privatwirtschaftlichen Sinne auffaßt und anwendet, im Endzweck seiner Geschäftsgebarung auf Gewinnerzielung abgestellt sein. „Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft" kann dagegen nichts anderes bedeuten als gemeinnütziger, auf das Gesamtwohl von Staat, Volk und Wirtschaft ausgerichteter Dienst, für dessen Erfüllung bei der Reichsbahn genau so wie früher bei den Staatseisenbahnen der Länder Wegweiser allein die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse und nicht die Aussicht auf Gewinn sein kann. Eine echte Synthese beider Erfordernisse, wie sie das Gesetz in seinem Wortlaut vorschreibt, ist unmöglich. Tatsächlich haben sich denn auch die materiellen Wirtschaftsgrundsätze bei der Reichsbahn eindeutig für eine der beiden Möglichkeiten entschieden, nämlich für den gemeinnützigen Dienst an der Wirtschaft — eine Einstellung, die der Überlieferung einer nunmehr hundertjährigen Eisenbahngeschichte in Deutschland entspricht. Wenn sich die Reichsbahn dabei für die innere Durchführung ihrer Aufgaben in zunehmendem Maße kaufmännischer Methoden und Wirtschaftsformen bedient hat, so geschah das nicht nur, um den dahingehenden formalen Anforderungen des Reichsbahngesetzes zu genügen, sondern weil das ihre zur finanziellen Selbständigkeit gewandelte Organisation und die daraus zwangsläufig folgenden Änderungen der Wirtschafts- und Rechnungsgrundsätze zum großen Teile von selbst mit sich brachten.

I. Der Staatsbahncharakter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Es kann nicht die Aufgabe dieses Aufsatzes sein, die volkswirtschaftliche, gemeinnützige Grundeinstellung der Deutschen Reichsbahn im einzelnen darzulegen und zu begründen. Sollte sie bezweifelt werden, so braucht zum Beweise nur hingewiesen zu werden auf die denkwürdige Rede des Führers und Reichskanzlers bei der Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahnen am 8. Dezember 1935 in Nürnberg. Der Führer hat die Reichsbahn als das erste ganz große sozialistische Unternehmen in Deutschland bezeichnet, das in der sozialistisch empfundenen und gestalteten Organisation des gesamten Eisenbahnverkehrs, in der von jeder privatkapitalistischen Tendenz freien Führung seines gewaltigen Betriebs auf allen Gebieten und in der auf unerhörtester Pflichterfüllung aufgebauten beispiellosen Gemeinschaftsleistung aller ihm Dienenden tagtäglich den lebendigen Beweis dafür liefere, daß ein so riesenhaftes Wirtschaftsunternehmen sehr wohl auf Gewinnerzielung verzichten und dennoch bei vorbildlicher Erfüllung der im Interesse der Allgemeinheit zu leistenden Verkehrsaufgaben durchaus rentabel geführt werden könne. Das sind in der Tat die leitenden Gesichtspunkte für die Geschäfts- und Wirtschaftsführung der Reichsbahn, die ihr auch heute die volle Anerkennung als Staatsbahnbetrieb im Sinne des Staatsbahnsystems sichern.

Eine Grenze gibt es freilich für diesen gemeinnützigen Dienst an Volk und Wirtschaft. Sie wird gezogen durch die unabweisbaren eigenen Bedürfnisse des Unternehmens und ist dort auch berechtigt, denn auf die Dauer kann die Reichsbahn den an sie zu stellenden Anforderungen nur gerecht werden, sofern sie selbst innerlich gesund und wirtschaftlich ungefährdet ist. Schließlich sind ja auch sozial im wahren Sinne des Wortes lediglich solche Maßnahmen, die der Allgemeinheit nützen, dabei aber gleichzeitig auch der Reichsbahn als Wirtschaftsbetrieb keinen Schaden zufügen. Für die Reichsbahn in ihrer jetzigen Gestalt einer finanziell selbständigen öffentlich-rechtlichen Verkehrsanstalt muß das um so mehr gelten, als sie die stetige Aufgabe hat, das Gleichgewicht ihrer Rechnung zu wahren, d. h. im wesentlichen: ihre Ausgaben aus den eigenen Einnahmen zu bestreiten. Was würde die Allgemeinheit gewinnen, wenn die Reichsbahn unter Hintansetzung ihrer eigenen Belange übermäßige Aufwendungen für bestimmte Zwecke tätigte, die den Rechnungsausgleich unmöglich und damit das Unternehmen letztlich zum Kostgänger des Reichs machen würden? Ein derartiger Weg wäre zum mindesten dann unsozial, wenn diese bestimmten Zwecke nur im Interesse einzelner oder begrenzter Kreise lägen, denn er würde dann die Kosten dafür — anders als den Nutzen — auf die

breiten Schultern der Allgemeinheit verteilen. Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft der Reichsbahn müssen daher so aufeinander abgestimmt sein, daß die beiden Rechnungsseiten sich ausgleichen. Nur in diesem Rahmen ist eine gemeinnützige, „sozialistische" Verkehrsbedienung mit allen ihren Bestandteilen und Nebenaufgaben durchführbar.

Die Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit der Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat diese Notwendigkeiten schärfer hervortreten lassen, weil die Reichsbahnrechnung nunmehr vom allgemeinen Reichshaushalt losgelöst ist und demgemäß Grenzverwischungen mit anderen Reichsbehörden nicht mehr zuläßt. Diesem Zustande muß auch die materielle Aufgabenabgrenzung zwischen den Geschäftsbereichen der einzelnen Verwaltungszweige Rechnung tragen. So sehr sich die Reichsbahn kraft ihrer Stellung als Staatsbahnunternehmung auch bemühen wird, im öffentlichen Interesse gelegene, an sich von anderen Staatsverwaltungen zu betreuende Aufgaben zu erfüllen, so muß und darf sie doch grundsätzlich eine angemessene Abgeltung solcher Leistungen verlangen. Diese Forderung fügt sich zwanglos in die Folgerungen ein, die an das Wesen eines finanziell selbständigen Reichsbetriebes vom Standpunkt der Etatklarheit geknüpft werden müssen.

Der Führer und Reichskanzler hat in seiner Nürnberger Rede die „sozialistische" Betriebsführung der Reichsbahn in erster Linie abgeleitet aus dem Bau und Betrieb von an sich unrentablen, zur Befriedigung vorhandener Verkehrsbedürfnisse jedoch notwendigen Linien, für die dann die übrigen rentablen Linien des Eisenbahnnetzes den erforderlichen wirtschaftsmäßigen Ausgleich zu schaffen hätten. Diesem einen treffenden Beispiel ließe sich leicht eine beliebig lange Kette weiterer Beispiele aus der Eisenbahnpraxis anreihen, die sowohl aus dem Gebiete der Einnahmenpolitik wie aus dem der Ausgabenwirtschaft der Reichsbahn entnommen werden könnten. Nur in Stichworten sei hier erinnert an das gemeinwirtschaftliche Tarifsystem, das ähnlich dem Ausgleich zwischen rentablen und unrentablen Strecken die Ausführung von Beförderungen bestimmter Güterarten sichert, die volkswirtschaftlich unerläßlich sind, dem Leistungsaufwand der Reichsbahn angemessene Frachten aber nicht zu tragen vermögen und deswegen zu Tarifsätzen durchgeführt werden, die vielfach nicht einmal die Selbstkosten der Reichsbahn voll decken; das große Gebiet der Ausnahmetarife braucht nur angedeutet zu werden, um insoweit die volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Verkehrsaufgaben der Reichsbahn zu umreißen. Auf der Ausgabeseite der Rechnung sind wohl die arbeitspolitischen Gesichtspunkte der in der Gegenwart hervorstechendste Aus-

druck der gemeinnützigen, nationalsozialistischen Wirtschaftsführung des Unternehmens. Die Beschäftigung einer eigenen Gefolgschaft von rund 670 000 Bediensteten im Jahresdurchschnitt und die wirtschaftsmäßige Schlüsselstellung als Auftraggeber größten Stils, der bei dem umfassenden Bedarf des Eisenbahnbetriebs an nahezu allen Güterarten unendlich viele Zweige in Industrie und Handwerk zu befruchten hat, erlegen der Reichsbahn fürwahr eine soziale Verantwortung auf, der wegen der Größen, um die es sich hier handelt, eine außerordentliche Tragweite zukommt. Der elementare Grundsatz jeder ordnungsmäßigen Wirtschaftsführung — auch bei den reinen Staatsverwaltungen —, mit möglichst kleinem Aufwand einen möglichst großen Nutzen zu erzielen, kann bei einem Unternehmen von der Bedeutung der Deutschen Reichsbahn nicht im privatwirtschaftlichen Sinne angewendet werden, wenn übergeordnete Interessen von Volk und Reich eine andere Entscheidung verlangen. Unter diesem Leitgedanken hat die Wirtschaftsführung der Reichsbahn von jeher gestanden und mit dieser Richtschnur ihres Handelns hat die Reichsbahn für die Aufbauarbeit des Dritten Reichs Beiträge geleistet, die ihr die hohe Anerkennung des Führers und Reichskanzlers eingetragen haben.

Es kann nach alledem kein Zweifel darüber bestehen, daß die Deutsche Reichsbahn mit den materiellen Grundsätzen ihrer gesamten Wirtschaftsführung die Linie einheitlich fortsetzt, die sich aus der Praxis der früheren Staatseisenbahnen der Länder ergeben hat. Die Reichsbahn ist also trotz ihrer formalen Selbständigkeit ein Staatsbahnbetrieb, ihre Erfüllung der Verkehrsaufgaben ist staatliche Verkehrspolitik und ihre jeweiligen Wirtschaftsergebnisse sind der rechnungsmäßige Ausdruck dieser staatlichen Verkehrspolitik. Man sollte das niemals vergessen, wenn man die Wirtschaftsabschlüsse der Reichsbahn einer Kritik unterzieht. Privatwirtschaftliche Grundsätze sind für solche Kritik kein geeigneter Maßstab, am wenigsten die der „Wirtschaftlichkeit" oder „Rentabilität".

Mit dieser Auffassung ist zugleich eine Grundlage gewonnen für die Stellungnahme zu zwei in jüngster Zeit oft behandelten Streitfragen: dem Wettbewerbsproblem und dem Streit über den Wert des Reichseisenbahnvermögens. Beide Fragen hängen ziemlich eng zusammen, da man gerade wegen des stark zunehmenden Wettbewerbs, der den Eisenbahnen in aller Welt durch die moderne Verkehrsentwicklung bereitet wird, gezwungen zu sein glaubt, den Wert der Eisenbahnanlagen niedriger festzusetzen als es bisher gemeinhin der Fall war. Beim Wettbewerb nimmt den Vordergrund des Kampfplatzes der Kraftwagen ein, der in einem für die Eisenbahnen mehr oder

weniger bedrohlichen Umfang Beförderungsleistungen auf sich gezogen und die verschiedenartigsten Versuche zur Befriedung der Verhältnisse ausgelöst hat. Die übrigen Strukturwandlungen in der Verkehrsschichtung (Luftverkehr, Binnenschiffahrt, Bau von Ferngas- und Fernkraftleitungen, Standortveränderungen von industriellen Anlagen) dürfen deshalb aber in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die Eisenbahnen nicht unterschätzt werden.

Der Kraftwagenwettbewerb steht auch in Deutschland seit geraumer Zeit im Mittelpunkte ernster Auseinandersetzungen. Es gibt namhafte Stimmen für die Meinung, die Eisenbahnen hätten angesichts dieser ungeahnten und unabsehbaren Entwicklung des Kraftwagens ihre wirtschaftliche Bedeutung als Hauptträger des allgemeinen Verkehrs verloren, und Aufgabe ihrer Wirtschafts- und Finanzpolitik könne in Zukunft daher nur sein, die beträchtlichen Werte des Eisenbahnkapitals in einem für das Volksvermögen erträglichen Maße nach und nach abzuschreiben. Der nationalsozialistische Staat betrachtet aber die Eisenbahnen noch keineswegs als überaltertes Verkehrsmittel in diesem Sinne, er weist ihnen — und nicht zuletzt der Reichsbahn — vielmehr auch für die Zukunft noch umfassende Verkehrsaufgaben zu, für deren Erfüllung die Reichsbahn als Vermittler des gewaltigen Gesamtverkehrs in Deutschland vor jedwedem Schaden bewahrt werden müsse. Die Reichsregierung sieht es daher — so führte der Reichskanzler in Nürnberg aus — als ihre Aufgabe an, dafür zu sorgen, daß nicht etwa die Deutsche Reichsbahn ein Opfer anderer Verkehrseinrichtungen wird, sondern daß in der Zukunft zwischen diesem sozialistischen Unternehmen und dem vorwärtsstürmenden Neuen unserer individuellen Verkehrsbefriedigung eine Synthese gefunden wird. Eine wichtige Etappe auf diesem Wege ist inzwischen erreicht worden durch das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 mit Durchführungsverordnung vom 26. März 1935 und das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 mit Durchführungsverordnung vom 27. März 1936.

Für die Reichsbahn als Träger und Diener staatlicher Verkehrspolitik kann es zu allen diesen Fragen nur eine Einstellung geben, nämlich die der vorbehaltlosen Unterordnung unter das von der Reichsführung gewiesene Ziel. Der Wettbewerb ist vorhanden und wird auch bleiben, weil die natürliche Entwicklung auf dem Verkehrsgebiete ebensowenig aufgehalten werden kann wie woanders. Einen Wettbewerbskampf darf es zwischen Reichsbahn und Kraftwagen aber nicht geben, denn er würde schließlich darauf hinauslaufen, daß die Reichsbahn —

d. h. im übertragenen Sinne das Reich selbst — die Motorisierung im eigenen Lande bekämpft und damit die vom Führer wiederholt betonte Ausrichtung der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik auf diesem Gebiete durchkreuzt. Die Entscheidung über diese Fragen muß allein in der Hand der dafür verantwortlichen politischen Stellen liegen, die für einen geordneten Ausgleich der beiderseitigen Interessen unter allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu sorgen haben. Daraus ergibt sich dann freilich auch die unvermeidbare Folge, daß die Allgemeinheit in irgendeiner Form die Nachteile zu übernehmen haben wird, die der Reichsbahn erwachsen, wenn ein solcher Ausgleich nicht gelingen sollte.

Der Streit um den Wert des Reichseisenbahnvermögens ist damit eigentlich auch schon im Grunde entschieden. In der Reichsbahnrechnung erscheint dieser Wert bei den Bilanzposten „Betriebsrecht an dem am 1. Oktober 1924 übernommenen Reichseisenbahnvermögen" und „Betriebsrecht am Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924"; er ist in der Bilanz für 1935 mit zusammen 27,226 Mia RM ausgewiesen. Dieser Betrag ist lediglich die fortgeschriebene Summe der Aufwendungen, die für die Erstellung der Eisenbahnanlagen im weitesten Sinne gemacht worden sind; er enthält mithin — mit Ausnahme der Inflationszeit, für die die Papiermarkwerte umgerechnet worden sind — ohne jeden Ausgleich die Kaufkraftschwankungen eines vollen Jahrhunderts. Bei diesem sogenannten statistischen Reichseisenbahnvermögen steht zur Zeit 1 km Reichseisenbahn einschließlich der Fahrzeuge, Rangieranlagen, Hochbauten, Werkstätten usw. mit 475 337 RM zu Buch (Reichsstatistik 1934), d. h. mit einem Betrage, zu dem diese Anlagen nach der heutigen Kaufkraft des Geldes niemals geschaffen werden könnten. Zum Vergleich sei nur daran erinnert, daß sich z. B. die Kosten für 1 km Reichsautobahn als reine Streckenkosten beim jetzigen Stand der Bauarbeiten nicht unbeträchtlich höher stellen. Man wird also bei dieser Betrachtungsweise zu dem Schluß kommen dürfen, daß der Wert des Reichseisenbahnvermögens, statistisch gesehen, eher zu niedrig als zu hoch ausgewiesen wird. Die Gegner dieser Meinung gehen aber von anderen Voraussetzungen aus. Sie weisen wegen der durch die technischen Neuerungen bedingten zunehmenden Verkehrsverlagerungen auf die nach ihrer Auffassung unvermeidbaren Beschränkungen der Ausnutzungsfähigkeit der Reichseisenbahnanlagen hin und folgern daraus, daß der aus den Herstellungskosten gebildete bisherige Wert des Eisenbahnvermögens jetzt schon ganz erheblich herabgesetzt werden müsse. Diese Anschauung beruht aber wiederum auf privatwirtschaftlichen Grundlagen, die bei einem Staatsbetrieb wie den Reichseisenbahnen nur sehr bedingte Geltung haben können. Der je nach dem

Ausnutzungsgrad verschiedene Gebrauchswert der einzelnen Anlageteile würde als entscheidender Bewertungsfaktor dann, aber auch nur dann seine volle Berechtigung haben, wenn die Reichsbahn die Möglichkeit hätte, nicht richtig ausnutzbare und darum mehr oder weniger unwirtschaftlich arbeitende Teile auszuscheiden, stillzulegen und abzuschreiben. Das ist aber gerade nicht der Fall, ja noch mehr: es gibt soundsoviele Strecken, bei denen schon vor dem Bau feststeht, daß sie niemals rentabel sein können und die dennoch hergestellt wurden, weil Verkehrsbedürfnisse vorhanden sind, die in höherem Interesse befriedigt werden müssen. Der Führer hat es in Nürnberg einen unermeßlichen Rückschritt genannt, wenn wir heute etwa den Gedanken vertreten wollten, die Linien abzubauen, deren Rentabilität nicht gesichert ist. „Das würde geradezu eine Rückkehr in schlimmste, nur kapitalistische Auffassungen bedeuten." Der Gebrauchswert im privatwirtschaftlichen Sinne kann danach nicht der entscheidende Maßstab für die Bewertung der Reichseisenbahnanlagen sein, weil er den Eigenarten dieser staatlichen Unternehmung nicht voll gerecht wird.

Zum Abschluß der Betrachtungen über die materiellen Wirtschaftsgrundsätze der Deutschen Reichsbahn sei noch ein Punkt kurz angeschnitten, der in dem Meinungsstreit um die finanzielle Selbständigkeit des Unternehmens eine gewisse Rolle spielt. Es könnte die Ansicht aufkommen, die Reichsbahn würde, wenn sie ein unmittelbarer Staatsbetrieb wie früher die Ländereisenbahnen wäre, eher geneigt und in der Lage sein, Überschüsse für die allgemeinen Finanzen des Reichs herauszuwirtschaften, während bei einem selbständigen Unternehmen leicht das Bestreben die Überhand gewänne, solche Überschüsse in den eigenen Säckel fließen zu lassen und für vielleicht nicht unbedingt notwendige Zwecke zu verbrauchen. Diese Fragestellung führt sofort auf das schon früher angedeutete Grundproblem, ob Staatseisenbahnen überhaupt solche Überschüsse für betriebsfremde Zwecke erzielen sollen und dürfen, oder ob es nicht volkswirtschaftlich richtiger ist, derartige Gewinne durch entsprechende Tarifermäßigungen sofort wieder verschwinden und damit der Allgemeinheit unmittelbar zugute kommen zu lassen. Die Antwort darauf kann allein die staatliche Verkehrspolitik des Reichs geben. Hält sie gewisse Überschüsse für richtig, so wird es unschwer gelingen, die Wirtschaftsführung der Reichsbahn darauf abzustellen, wobei freilich für die staatliche Entscheidung zu berücksichtigen bleibt, daß unter den heutigen, gegen die Vorkriegszeit grundlegend veränderten Verkehrsverhältnissen die Erzielung solcher zu Buch schlagenden Gewinne wahrscheinlich nur durch unverhältnismäßige Opfer der allgemeinen Bevölkerung und Wirtschaft möglich sein dürfte.

Ob dann diese Überschüsse in der Reichsbahnrechnung wirklich als „Gewinne" erscheinen sollen, oder ob sie durch Vorwegbelastung der Rechnung unter den Verbindlichkeiten mit ausgewiesen werden, ist schließlich nur eine Frage der Buchungstechnik, die sachlich ohne Belang ist. Jedenfalls ist nicht einzusehen, warum die finanzielle Selbständigkeit der Reichsbahn einer solchen Reichspolitik Schwierigkeiten bereiten sollte. Tatsächlich ist ja auch der gegenteilige Beweis schon längst erbracht, denn die in den Jahresabschlüssen der Reichsbahn wiederkehrenden sogenannten „politischen Lasten" sind nichts anderes als Ablieferungen der Reichsbahn an das Reich oder für die allgemeine Reichsverwaltung übernommene Verpflichtungen und Aufgaben; sie betrugen 1935 zusammen rund 497 Mio RM.

Zusammenfassend ist also festzustellen, daß die Deutsche Reichsbahn auch in ihrer jetzigen Rechtsform wirtschaftspolitisch gesehen eine Staatsbahn ist, deren Wirtschaftsführung nach außen im Vergleich mit den früheren Staatseisenbahnverwaltungen der Länder keine grundsätzlichen Unterschiede zeigt. Es ist nicht erforderlich, dazu noch auf die einzelnen Bestimmungen des Reichsbahngesetzes einzugehen, die durch Begründung von Mitwirkungs- und Aufsichtsrechten der Reichsregierung den Staatsbahncharakter der Reichsbahn formalrechtlich unterstreichen[1]. Ihre Entstehungsgeschichte führt größtenteils zurück zu den Verhandlungen mit den Reparationsgläubigern zum Dawes- und Young-Plan, bei denen es der Reichsregierung begreiflicherweise darauf ankam, sich einen möglichst großen Einfluß auf die Verwaltung der Reichsbahn zu sichern und in entsprechenden Normen gesetzlich zu verankern. Bei der heutigen Totalität der Reichsgewalt und der einheitlichen Handhabung der gesamten Politik bedarf es für die Reichsregierung in keinem Falle der Berufung auf formelle Bestimmungen des Reichsbahngesetzes, um die Reichsbahn in die Linie dieser Politik einzuordnen. Entscheidend ist schließlich immer der Geist, der die zur Verwaltung der Reichsbahn Berufenen beseelt. Sie sind Sachverständige der Reichsregierung für den Geschäftsbereich der Eisenbahnen und damit auch Träger und Vollstrecker des Reichswillens genau wie in anderen Verwaltungszweigen. Das Reichsbahngesetz gibt nach wie vor die Richtlinien an für die Verwaltung und Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichsbahn, aber es richtet keine Dämme auf, hinter denen sich die Reichsbahnverwaltung äußerstenfalls gegenüber anderen Weisungen der Reichsregierung ver-

[1] Vgl. dazu Lengemann: „Reichsbahn und Reich, ein Beitrag zur Integrationslehre", Berlin 1933, wo diese Frage unter kritischer Würdigung der einschlägigen Vorschriften untersucht wird.

schanzen könnte. Die dynamische Entwicklung der innerdeutschen politischen Verhältnisse seit der Machtübernahme durch die nationalsozialistische Bewegung hat, ähnlich wie auf dem umfassenden Wirkungsgebiete der Reichsverfassung, so auch hier in den Beziehungen zwischen Reichsbahn und Reich, eine völlig veränderte Grundlage geschaffen, ohne daß es dazu einer formellen Abänderung der gesetzlichen Regelung bedurft hätte. So kann es z. B. keinem Zweifel unterliegen, daß der im § 44 des Reichsbahngesetzes bis in seine letzten Spitzen durchgeführte Gedanke der Reichsbahn-Autonomie, der die Entscheidung von Streitfällen zwischen der Reichsregierung und der Reichsbahn aus den verschiedenen Gebieten einem besonderen Reichsbahngericht überträgt, seine praktische Bedeutung längst eingebüßt hat; ein derartiges Schiedsverfahren wäre heute unvorstellbar und unerträglich.

II. Die kaufmännischen Wirtschaftsmethoden der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Wenn hiernach in den Wirtschaftsgrundsätzen der Reichsbahn nach außen gegenüber den früheren Staatseisenbahnbetrieben keine wesentlichen Unterschiede zu bemerken sind, so hat sich die auf der selbständigen Finanzgrundlage aufgebaute Neuorganisation des Unternehmens in ihren Wirtschaftsformen im Innern doch nachhaltig ausgewirkt. Hier tritt das große Anwendungsgebiet kaufmännischer Wirtschaftsmethoden in Erscheinung, wie sie die oben erwähnten §§ 2 und 29 des Reichsbahngesetzes grundlegend fordern. Aber damit ist die Reichsbahn keineswegs zu einem kaufmännischen Betriebe im strengen Sinne des Wortes geworden, denn dazu fehlen ihr, wie bereits dargelegt wurde, die entscheidenden materiellen Wirtschaftsvoraussetzungen. Es handelt sich vielmehr lediglich um Formen der Durchführung, die kaufmännischen Vorbildern entlehnt oder angenähert und insoweit übernommen wurden, als das mit dem Wesen der Reichsbahn als einer staatlichen Unternehmung vereinbar und für ihre Wirtschafts- und Rechnungsführung zugleich vorteilhaft erscheint.

Unter den kaufmännischen Wirtschaftsmethoden in diesem Sinne wird man im allgemeinen nicht die Wandlungen mitverstehen können, die sich in der Nachkriegszeit im Verhältnis der Eisenbahnen zu ihren Kunden vollzogen haben. Es ist eine bekannte Tatsache, daß sich die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen der Länder vor dem Kriege meistens viel zu sehr als Teil der staatlichen Hoheitsverwaltungen betrachtet und darüber ihre eigentliche Natur als Wirtschaftsbetriebe übersehen haben, eine Einstellung, die in dem oft beklagten Umgangston der Staatsbahnbeamten mit Reisenden und Verfrachtern

ihren hör- und sichtbarsten Ausdruck gefunden haben mag. Begriffe wie „Kundenwerbung" oder „Kundenpflege" wären damals vermutlich als lächerliche und mit dem Wesen einer Staatseisenbahn unvereinbare Zumutungen zurückgewiesen worden. Bei dem nahezu unangefochtenen Verkehrsmonopol, dessen sich die Eisenbahnen zu der Zeit erfreuten, haben sie von dieser Auffassung auch kaum wirtschaftlichen Schaden gehabt, wie ihre finanzielle Entwicklung beweist. Erst die moderne Verkehrsgestaltung in den Jahren nach dem Kriege hat hier — insbesondere durch das Aufkommen des Kraftwagens — gründlichen Wandel geschaffen und die Eisenbahnen wieder zu dem gemacht, was sie in ihrem Wesenskern seit ihrer Geburt waren: zu Wirtschaftsunternehmungen, die ihre Aufgaben in erster Linie im „Dienst am Kunden" zu erblicken haben. Wenn sich dieser Gedanke auch bei der Deutschen Reichsbahn mehr und mehr durchgesetzt hat, so ist das nicht so sehr ihrer Umorganisation zur finanziellen Selbständigkeit zuzuschreiben als vielmehr den zwingenden Notwendigkeiten, vor die sich die Reichsbahnverwaltung angesichts der veränderten Verkehrsverhältnisse gestellt sah und auch bei staatsunmittelbarem Reichsbahnbetriebe gestellt gesehen hätte. Die auch sonst zum Durchbruch kommende Einführung kaufmännischer Wirtschaftsformen hat diese Entwicklung wohl gefördert und vor allem die „Umschulung" des Personals erleichtert, sie war indes für diese Ausrichtung des ganzen Unternehmens auf den Kundendienst mit allen seinen Begleiterscheinungen nicht so ausschlaggebend, daß diese Grundumstellung der Auffassung auf die wirtschaftliche Verselbständigung ursächlich zurückgeführt werden müßte.

Als „kaufmännische" Wirtschaftsmethode kann ferner, wie schon oben einmal beiläufig bemerkt wurde, auch nicht der elementare Grundsatz jeder ordnungsmäßigen Wirtschaftsführung angesehen werden, daß bei allen Maßnahmen ein möglichst großer Nutzen mit möglichst geringem Aufwand angestrebt werden muß. Das ist kein spezifisch kaufmännischer Grundsatz, sondern es ist die Voraussetzung jedes vernünftigen Wirtschaftens überhaupt. Es mag wohl zutreffen, daß der Maßstab für die Abwägung dieser Gesichtspunkte in der Blütezeit der Ländereisenbahnen vor dem Kriege manchmal großzügiger gehandhabt wurde als heute bei der Reichsbahn. Die Reichsbahn hat aber mit der ausdrücklichen Betonung dieses Leitgedankens nichts grundsätzlich Neues geschaffen und vor allem nichts, was die Bezeichnung „kaufmännischer Wirtschaftsführung" im Sinne der §§ 2, 29 des Reichsbahngesetzes beanspruchen könnte. Wenn also heute in der Reichsbahnverwaltung schärfer kalkuliert und der wirtschaftliche Erfolg der Maßnahmen strenger geprüft wird, als es die Staatseisenbahnen der Länder früher im all-

gemeinen zu tun brauchten, so kann darin nicht die Anwendung „kaufmännischer" Wirtschaftsmethoden im Sinne der §§ 2, 29 des Reichsbahngesetzes gefunden werden, sondern es ist die selbstverständliche Auswirkung der gespannter gewordenen, in sich selbständigen finanzwirtschaftlichen Lage der Reichsbahn, die eben jetzt zu stärkerer Einhaltung der Grundregeln einer gesunden Wirtschaftsführung zwingt.

1. Loslösung aus dem Reichshaushalt.

Der kennzeichnende Wesenszug in der Durchführung der Finanz- und Wirtschaftsführung bei der Deutschen Reichsbahn ist gegenwärtig ihre Loslösung aus dem Reichsetat und die daraus folgende Selbständigkeit der Reichsbahnrechnung. Das Endziel der Wirtschaftsführung, bei Erfüllung aller der Reichsbahn obliegenden Aufgaben den Ausgleich der Rechnung zu sichern, tritt daher nunmehr im Bereich der Reichsbahnfinanzen rechnungsmäßig ganz klar in die Erscheinung. Seinen stärksten Ausdruck findet das in der gegenüber dem früheren Etat der Staatseisenbahnen veränderten Natur des Voranschlags der Reichsbahn. Dieser Voranschlag ist in keiner Weise mehr gesetzlich gebunden, er ist insbesondere völlig unabhängig vom Haushaltsgesetz des Reichs; entsprechend der frei beweglichen, eigenverantwortlichen Wirtschaftsführung der Reichsbahn enthält er vielmehr nur ein auf die innerdienstlichen Zwecke abgestelltes vorläufiges Wirtschaftsprogramm, das sich die Reichsbahnverwaltung mit Zustimmung des Verwaltungsrats selbst aufstellt und das sie ebenso selbst abändern kann und abändern muß, wenn es die tatsächliche Entwicklung im Laufe des Geschäftsjahres erfordert, etwa weil die Einnahmen hinter den Erwartungen zurückbleiben oder die Ausgaben größeren Umfang annehmen. Hierin zeigt sich der grundlegende Unterschied gegenüber den starren Regeln der Etatwirtschaft, denn die gesetzliche Feststellung der Ausgabeansätze im Haushaltsgesetz hatte damals die notwendige Folge, daß etwaige Abänderungsbedürfnisse oder Abänderungswünsche im Verlauf des Rechnungsjahres im allgemeinen nur auf dem umständlichen Wege einer dahingehenden Änderung des Etatgesetzes verwirklicht werden konnten. Die jetzige Form der Deutschen Reichsbahn gibt also dank der damit erreichten größeren Beweglichkeit der Wirtschaftsführung die Möglichkeit, sich schneller den jeweiligen Gegebenheiten aus den Konjunkturschwankungen des Wirtschaftslebens und Verkehrs anzupassen.

Die Deutsche Reichsbahn hat in den schweren Krisenjahren 1930 bis 1932 den praktischen Beweis erbracht, daß die Aufgaben der Wirtschaftsführung durch eine solche Elastizität in der Tat wesentlich er-

leichtert werden. Es ist schon früher betont worden, daß für die Reichsbahn, ähnlich wie für jeden anderen Wirtschaftsbetrieb, die Einnahmen des Wirtschaftsjahres den Ausgangspunkt und die tragende Säule für die Gestaltung des gesamten Wirtschaftsprogramms bilden. Nach ihrer Höhe richtet sich die Größe der möglichen Ausgaben, wenn das Gleichgewicht beider Rechnungsseiten gewährleistet bleiben soll. Gelingt es also im Laufe des Geschäftsjahres nicht, Einnahmen in dem Maße hereinzubringen, wie sie im Voranschlag veranschlagt waren, so muß die gesamte Ausgabenwirtschaft auf diese Änderung der Wirtschaftsgrundlage eingestellt werden. Je schneller und reibungsloser das geschieht, um so eher und sicherer kann die Rechnung ausgeglichen werden. Selbstverständlich sind die dazu notwendigen Überlegungen im einzelnen keineswegs so einfach, wie es hiernach den Anschein haben mag. Die größten Schwierigkeiten ergeben sich dabei insbesondere aus der funktionellen Verbindung der Einnahmen und Ausgaben, welche die Eisenbahnverwaltung in jedem Fall vor die Frage stellt, ob und inwieweit die Einnahmen durch Einschränkungsmaßnahmen bei den Ausgaben in Mitleidenschaft gezogen werden und ob nicht dadurch vielleicht sogar die Ersparnisse auf der Ausgabeseite durch weitere Rückgänge der Einnahmen aufgezehrt werden, so daß für die Gesamtrechnung zunächst nichts gewonnen wird. Abgesehen davon kann aber die Reichsbahnverwaltung in ihrer Ausgabenpolitik auch nicht etwa willkürlich verfahren, denn die Natur des Eisenbahnbetriebs und die wirtschaftlich ordnungsmäßige Erfüllung der dem Unternehmen gestellten Aufgaben im weitesten Sinne setzen dem freien Belieben recht enge Grenzen. Man muß sich darüber klar sein, daß die arbeitspolitischen Aufgaben der Reichsbahn in ihrer sozialen Sorge für die eigene Gefolgschaft und in der tunlichst gleichmäßigen, ausreichenden Beschäftigung einer Fülle von Industrie- und Handwerkszweigen, ferner der personelle und sächliche Bedarf für die Durchführung des gesamten Betriebs und Verkehrs und weiter das umfassende Gebiet der Unterhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung der Bahnanlagen und Fahrzeuge starke grundsätzliche Bindungen der Rechnung mit sich bringen, denen sich die Reichsbahn ohne Beeinträchtigung ihres sozialistischen Dienstes an Volk und Wirtschaft nicht zu entziehen vermag. Immerhin ist es aber doch möglich gewesen, die gesamte Wirtschaftsführung in den Krisenjahren 1930 bis 1932 dem sprunghaften Rückgang der Einnahmen von 5354 Mio RM in 1929 auf 4570 Mio RM in 1930, 3849 Mio RM in 1931 und 2934 Mio RM in 1932 — d. h. insgesamt in dem Dreijahreszeitraum um nahezu die Hälfte des früheren Standes — laufend im wesentlichen anzupassen und so die Reichsbahnrechnung vor den schwersten Erschütterungen zu be-

wahren. Sicherlich hätte die Reichsbahn diesem in solchen Ausmaßen bis dahin noch niemals dagewesenen Abfall der Einnahmen auch bei unmittelbarem Staatsbetriebe Rechnung tragen müssen, ob es jedoch rechtzeitig genug gelungen wäre, muß angesichts der Beengtheiten der Etatwirtschaft bezweifelt werden. Das waren ja gerade die ausschlaggebenden Gründe, die in ihren ersten Anfängen schon vor dem Kriege, entscheidend dann in den Nachkriegsjahren für die finanzwirtschaftliche Selbständigkeit der Staatseisenbahnen ins Feld geführt wurden, daß eben die unter den neuzeitlichen Wirtschaftsverhältnissen unerläßliche Beweglichkeit und Elastizität der Wirtschaftsführung mit den viel zu starren Regeln staatlicher Haushaltswirtschaft nicht erreicht werden könne. Wenn wir auch hoffen und glauben, daß die Reichsbahn in der Zukunft vor derartigen plötzlichen Rückschlägen wie 1930—1932 bewahrt bleiben wird, so wird sie doch auf eine gewisse Freiheit ihrer Wirtschaftsgebarung nicht mehr verzichten können, da sie als Verkehrsbetrieb dem Konjunkturverlauf der allgemeinen Wirtschaft von Jahr zu Jahr und Monat zu Monat folgen muß. Die zunehmende Auflösung des früheren Verkehrsmonopols der Eisenbahnen durch die moderne Verkehrsentwicklung läßt diese Notwendigkeit besonders stark hervortreten.

2. Durchbildung des Rechnungs- und Buchungswesens nach erfolgswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Die eigenverantwortliche Selbständigkeit der Wirtschaftsführung der Reichsbahn und die Geschlossenheit ihrer Rechnung legten es nahe, nunmehr auch eine schärfere Durchbildung des Rechnungssystems nach erfolgswirtschaftlichen Gesichtspunkten im Sinne kaufmännischer Betriebswirtschaft vorzusehen, um auf diese Weise ein klareres Bild über die wirtschaftlichen Erfolge des Reichsbahnunternehmens in jedem Geschäftsjahr zu gewinnen. Die im Reichsbahngesetz (§ 30) vorgeschriebenen jährlichen Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen, die nach kaufmännischen Grundsätzen und Gepflogenheiten aufgestellt werden, sind der äußere Ausdruck dieser Bestrebungen. Um die dazu notwendigen Unterlagen buchungstechnisch möglichst genau zu ermitteln, hat die Reichsbahn ihr Buchungswesen unter grundsätzlicher Beibehaltung des früheren kameralistischen Systems nach modernen betriebswirtschaftlichen Richtlinien umgestaltet und verfeinert.

Dazu kam noch ein zweiter Grund für den Ausbau der Buchführung: Die Reichsbahn ist bekanntlich nur treuhänderische Verwalterin des Reichseisenbahnvermögens im Rahmen ihres Betriebsrechts und als

solche nach § 9 des Reichsbahngesetzes gehalten, die Anlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln. Über die Erfüllung dieser gesetzlichen, auf wirtschaftlicher Notwendigkeit beruhenden Auflagen hat sie dem Reich als dem Eigentümer und der Öffentlichkeit in ihren Jahresabschlüssen, vor allem aber mit ihrer Liquidation beim Ablauf des Betriebsrechts, Rechenschaft abzulegen. Dazu ist eine sorgfältige Abgrenzung und Ausscheidung der Ausgabeposten nach ihrer Natur und ihrem Verwendungszweck für Unterhaltung, Erneuerung oder Anlagezuwachs notwendig, weil sich nur so die Aufwendungen der Reichsbahn für die einzelnen Sachgebiete bestimmen lassen. Das rein kameralistische Rechnungsverfahren der ehemaligen Ländereisenbahnverwaltungen genügte diesen Erfordernissen wegen seiner teilweise bloß zahlenmäßigen, sachlich ungenauen Abgrenzungen in wichtigen Beziehungen nicht.

Man kann aber nicht sagen, daß die Reichsbahn damit nun eine kaufmännische Buchführung im eigentlichen Sinne eingerichtet habe; es handelt sich vielmehr nur um eine Verbesserung der Kameralistik mit dem Ziele, die Aufwendungen schärfer nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfassen und dadurch zuverlässige Erkenntnisse über den Wirtschaftserfolg des Gesamtunternehmens und der einzelnen Betriebszweige in einwandfreien Buchungsunterlagen zu gewinnen. Die unmittelbare betriebswirtschaftliche Zergliederung der Ausgaben und ihre Zuführung auf Erfolgskonten nach dem Muster kaufmännischer Buchführung ist bei der riesenhaften Ausdehnung und der Vielgestaltigkeit des Reichsbahnbetriebes für einen großen Teil der Ausgabeposten nahezu undurchführbar oder würde die Buchungsarbeiten jedenfalls unverhältnismäßig vermehren und erschweren, wie ja übrigens auch bei Großbetrieben in der Privatwirtschaft umgekehrt Übergänge zur Kameralistik zu beobachten sind, sobald die Unternehmungen einen gewissen Umfang überschreiten.

Bei der Umbildung des Buchungssystems der Reichsbahn erschien es grundsätzlich zweckmäßig, an dem bewährten kameralistischen Buchungsschema der ehemaligen Ländereisenbahnen, dem sogenannten Normalbuchungsformular, soweit wie möglich festzuhalten. Dafür sprach einmal die Überlegung, daß die für die finanzwirtschaftliche Auswertung der einzelnen Geschäftsjahre nötig werdenden Vergleiche mit der früheren Zeit nur gezogen werden können, wenn die neu eingerichtete Buchführung noch dieselben Aufschreibungselemente enthielt wie ehedem. Zum anderen wurde das Normalbuchungsformular mit

seiner ausgezeichnet durchgebildeten Gliederung der Einnahmen und Ausgaben mancherlei praktischen Bedürfnissen der Eisenbahnwirtschaftsführung in so vollkommenem Maße gerecht, daß man es schwerlich ganz entbehren könnte; dazu gehört z. B. die Zusammenfassung der Ausgaben für Gehälter, Löhne, Verbrauch von Stoffen und dergleichen, und die Zusammenfassung der Ausgaben für zusammenhängende Bauausführungen.

Die Reichsbahn hat deshalb das Normalbuchungsmuster für ihre Uraufschreibungen mit wenigen unerheblichen Änderungen aufrecht erhalten. Es wird überall da angewendet, wo es nur auf die natürliche, artgemäße Einteilung der Einnahme- und Ausgabeposten ankommt. Für die betriebswirtschaftliche Durchleuchtung sind dagegen bei den Ausgaben Zusatzbuchungen eingeführt worden, aus denen erfolgswirtschaftliche Erkenntnisse und buchungstechnische Unterlagen für die Bilanzen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen in genügend scharfer Trennung gewonnen werden.

3. Besondere Rechnungssysteme.

Die Bestrebungen nach erfolgswirtschaftlicher Durchleuchtung des Reichsbahnbetriebes haben sich aber nicht auf das Gesamtunternehmen als solches beschränkt. Ähnlich wie bei den Großbetrieben in der Privatwirtschaft, die üblicherweise eine rechnungsmäßige Sondererfassung ihrer Einzelwerke und Filialen einrichten, erschien es vielmehr auch bei der Reichsbahn angezeigt, auch bei den unteren Stellen — vornehmlich den Reichsbahndirektionen — besondere Rechnungsunterlagen für die Überprüfung des Wirtschaftserfolgs in diesen Teilbezirken zu schaffen. Zu diesem Zweck wurden drei Rechnungssysteme ausgebildet, nämlich die Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken, die Betriebskostenrechnung und die betriebswirtschaftliche Vollabrechnung in den Werkstätten.

Die Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken[2] beruht auf der Vorstellung, als ob jede Direktion ein eigenes selbständiges Unternehmen wäre, dem von den Einnahmen des Bezirks nur die Teile zufließen, für die die Direktion Leistungen aufgebracht hat, und dem von den Ausgaben nur der Teil angelastet wird, der den Leistungen in den Bezirksgrenzen entspricht. Auf Grund eingehender Abrechnungsvorschriften konnten für jeden Bezirk besondere Wirtschafts-

[2] Die Abrechnung ist zur Ersparung von Verwaltungsarbeiten seit dem 1. Januar 1936 bis auf weiteres ausgesetzt (vgl. auch unten S. 757). Der Vollständigkeit halber muß sie hier systematisch mitbehandelt werden.

abschlüsse mit Bilanzen, Betriebs- und Wirtschaftszahlen aufgestellt werden, die dann wertvolle Vergleichsunterlagen zwischen den Ergebnissen der einzelnen Zeitabschnitte und — in gewissem Grade — zwischen den Ergebnissen der einzelnen Bezirke bildeten und auf diese Weise Einblick in die wirtschaftliche Arbeit jeder Direktion gewährten.

Die Betriebskostenrechnung gibt eine Gegenüberstellung von Aufwand und Leistung; sie untersucht die Wirtschaftlichkeit der Einzelvorgänge im Betrieb und Verkehr, aus denen sich die gesamte Betriebsführung zusammensetzt. Auf diese Weise liefert sie die Unterlagen für die Kalkulation, die betriebswirtschaftliche Gegenüberstellung von verschiedenen Betriebsarten (wie Dampf- und elektrischem Betrieb) und für die Rentabilitätsberechnung neuer Strecken.

Die Reichsbahn-Ausbesserungswerke, die in ihrer Organisation mit großen Fabrikbetrieben vergleichbar sind, werden durch die betriebswirtschaftliche Vollabrechnung in den Ausbesserungswerken auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Sie werden wie fremde Lieferwerke behandelt; ihre Einnahmen und Ausgaben erscheinen, getrennt von den Beträgen der örtlichen Reichsbahndirektionen, in besonderen Werkstättenrechnungen zusammengefaßt. Aus diesen Rechnungen werden die Kosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge und für sonstige Werkstättenarbeiten festgestellt. Eine besondere Werkstättenstatistik läßt sodann die bei jedem Werk entstandenen Kosten und die für die einzelnen Fahrzeuggattungen, zum großen Teil auch für die einzelnen Fahrzeugarten, aufgekommenen Ausgaben erkennen. Bei den Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerken wird der Grundgedanke der Wirtschaftsprüfung durch ein vereinfachtes Verfahren verwirklicht, das die einzelnen unmittelbaren Kosten an Löhnen und Stoffen erfaßt und die Werkkosten in prozentualen Zuschlägen nach Erfahrungssätzen berücksichtigt.

Mit diesen Umbildungen des Buchungswesens und den neu eingeführten besonderen Rechnungssystemen ist es der Reichsbahn in der Tat gelungen, wertvolle Aufschlüsse über die betriebswirtschaftlichen Erscheinungen und Zusammenhänge des Reichsbahnbetriebes herbeizuführen. Die dabei angewandten Methoden haben sich im allgemeinen bewährt und die grundsätzliche Richtigkeit des eingeschlagenen Weges bewiesen, wenn sie auch in den Einzelheiten einer wissenschaftlichen Kritik vielleicht nicht überall standhalten mögen. Es kam ja bei allen diesen Maßnahmen nicht so sehr darauf an, für sämtliche Einzelvorgänge rechnungsmäßig unanfechtbare, haargenaue Zahlenwerte zu erhalten, als vielmehr für die praktische Arbeit der Reichsbahnverwaltung mit

möglichst geringem Verwaltungsaufwand hinreichende Unterlagen bereitzustellen. Die aus der mehrjährigen Durchführung dieser Rechnungen gewonnenen Erfahrungen haben in jüngster Zeit zu einer weiteren Vereinfachung der Rechnungsarbeiten geführt, indem auf vielen Ausgabegebieten an die Stelle der laufenden Aufschreibungen, auf Grund deren bisher die Zuscheidung der Ausgaben auf die einzelnen Sachgebiete vorgenommen wurde, Jahresschlüssel gesetzt worden sind. Außerdem ist auch die Bezirksabrechnung zunächst ausgesetzt worden. Die Zukunft muß es lehren, ob die Reichsbahn mit diesen vereinfachten Methoden, die zur Einschränkung und Erleichterung der Verwaltungsarbeiten versucht werden sollen, auskommen kann. An der grundsätzlichen Notwendigkeit und Berechtigung der betriebswirtschaftlichen Rechnungsarten darf deshalb kein Zweifel bestehen.

* * *

Die Deutsche Reichsbahn zeigt hiernach das Bild einer mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestatteten, finanziell selbständigen und eigenverantwortlich geleiteten Verkehrsanstalt, die nach den materiellen Grundsätzen ihrer Geschäfts- und Wirtschaftsführung eine Staatsbahn im vollen Sinne des Staatsbahnsystems ist, bei der Durchbildung ihrer Wirtschaftsmethoden aber durch Verwertung kaufmännischer Grundsätze eine gewisse Vervollkommnung ihres inneren Betriebes erreicht hat. Zu der Frage, inwieweit diese von der allgemeinen Reichsverwaltung abgetrennte Organisation auch in Zukunft beibehalten werden kann, soll hier keine Stellung genommen werden. Das eine darf aber festgestellt werden: entscheidend für den Erfolg oder Mißerfolg ist und bleibt, wie auf fast allen Gebieten des Lebens, so auch hier in der Eisenbahnfrage, schließlich doch nicht die Gestaltungsform, die Regelung der Organisation im toten Buchstaben, sondern den Ausschlag wird immer der Geist derjenigen geben, die zur Verwaltung der Reichsbahn berufen und damit dazu bestimmt sind, die Normen der Organisation ins praktische Leben umzusetzen. Von diesem Standpunkt aus wird auch die zukünftige Regelung grundsätzlich nicht auf die Vorteile zu verzichten brauchen, die die Reichsbahn durch ihre finanzwirtschaftliche Selbständigkeit erlangt hat. Dies um so weniger, als die Entwicklung zu dieser Autonomie zu einem erheblichen Teile auf rein innerdeutschen Verhältnissen und Bestrebungen beruht, die sich durch mehrere Jahrzehnte der deutschen Eisenbahngeschichte zurückverfolgen lassen. Es soll nicht verkannt werden, daß mit einer solchen Selbständigkeit des Reichsbahnunternehmens auch gewisse Nachteile verbunden sind, deren Größe und Bedeutung je nach

dem Blickpunkt, von dem aus man sie ansieht und staatspolitisch würdigt, verschieden beurteilt werden mag. Die Entscheidung wird darum im wesentlichen auf eine Abwägung dieser Vor- und Nachteile hinauslaufen, wobei die Grenzen der Selbständigkeit der Reichsbahn natürlich auch anders festgesetzt werden können, als es bisher der Fall war. Immer aber muß das Ziel eine Lösung sein, die es der Reichsbahn auch in Zukunft ermöglicht, ohne Schädigung ihrer eigenen Belange stets die großen Aufgaben zu erfüllen, die Führer und Reich an sie stellen werden!

Unmittelbare Leistungskosten der Eisenbahnen.

Von

Reichsbahnoberrat **Capelle** in Berlin.

Eigenart der Eisenbahnleistung.

Im Geschäftsleben ist es von Bedeutung, nach bestellten und unbestellten Leistungen zu unterscheiden. Bei Arbeiten auf Bestellung braucht man nicht immer an den kleinen Handwerker und seine einfache Arbeit und Abrechnung zu denken. Auch große Bauausführungen werden bestellt. Sie erfordern ein nicht geringes Maß wägenden Wagens. Aber die — heute weitverbreitete — Form der Arbeit ohne ausdrückliche Bestellung ist doch die reinste Form wagenden Unternehmens. Gebrauchsgüter behalten dabei immerhin noch einen gewissen Lagerwert. Beförderungsleistungen dagegen hinterlassen keinerlei nachbleibenden Wert.

Gerade dieses Merkmal zwingt zu scharfer Unterscheidung zwischen der — kostenverursachenden — Leistung und der Ausnutzung des in der Leistung liegenden Angebots durch die — den Preis zahlende — Kundschaft. Die Verwaltung wendet Kosten auf für die Betriebsleistung. Der Fahrgast bezahlt die Verkehrsleistung.

Durch diese Unterscheidung der Leistungsbegriffe sind gleichzeitig die Tätigkeitsgebiete der Kostenermittlung und der Preisbildung scharf gegeneinander abgegrenzt. Die Kostenermittlung hat es in den Betriebskosten mit wirklichen Kosten zu tun. Die für die Preisbildung wesentlichen Verkehrskosten sind rechnerisch von den Betriebskosten abgeleitet. Erst die das Wirtschaftsergebnis prüfende Nachkalkulation schlägt die Brücke zwischen Kosten- und Preisseite.

Wo das Betriebsangebot die Verkehrsnachfrage übersteigt, bedeutet das wirtschaftlich nutzlosen Aufwand aus zweckloser Überproduktion. Es ist Sache der Betriebsleitung, diese Überproduktion nach Möglichkeit

einzuschränken. Die Verkehrsleitung muß den nicht ausgenutzten Aufwand durch Verkehrswerbung möglichst zu verringern suchen, und sie muß ihn bei der Tarifbildung — notgedrungen — einrechnen. Unterlagen dazu bietet ihr die Verkehrsstatistik, deren sorgsamer Gliederung und Erhebung somit ein hoher, wirtschaftlicher Wert beizumessen ist.

Verschiedenart der Betriebskosten.

Betrachtet man die Betriebskosten nach der Art ihrer Entstehung, so erkennt man

1. Kostenteile, die mit der einzelnen Betriebsleistung unmittelbar im Zusammenhang stehen, also durch sie erst eigentlich verursacht werden,
2. Kostenteile, die zwar für das Zustandekommen von Betriebsleistungen aufgewendet werden, durch die einzelne Leistung aber nur mittelbar verursacht werden.

Die unmittelbaren — proportionalen — Leistungskosten sind unter sonst gleichbleibenden Verhältnissen für jede Leistungseinheit die gleichen. Für eine Mehrzahl von Leistungen dagegen verändern sie sich (proportional) mit der Leistungsmenge. Sie spiegeln dann die wirtschaftlichen Wirkungen des veränderlichen Betriebsgeschehens wider und vermögen daher der Betriebs- und Wirtschaftsführung wertvolle Fingerzeige zu geben.

Die mittelbaren — fixen — Leistungskosten entstehen mehr oder weniger unabhängig von der einzelnen Leistung. Hierher gehören die Aufwendungen aus der Kapitalschuld, für die betriebsfertige Einrichtung und Ausstattung der Anlagen — auch mit Vorratsbeständen — und den Teil der Personalbesetzung, der auch bei Wegfall von Leistungen nicht entbehrt werden kann, wenn man nicht den Betrieb überhaupt stillegen will. Diese — die eigentlich zweckerfüllende Betriebsarbeit vorbereitenden und tragenden — Ausgaben verschiedener Art liegen indes nicht unter allen Umständen fest. Sie bleiben vielmehr nur für bestimmte Betriebsstufen — und in ihrer Gesamtheit — die gleichen. Im übrigen wohnt auch ihnen ein gewisses Maß von Veränderlichkeit gleichsam latent inne, das von Leistungsänderungen jeweils verschieden stark — und zwar sprunghaft — ausgelöst wird. Diese besondere Eigenschaft der Kosten der Betriebsbereitschaft auf bestimmten Betriebsstufen mag kurz noch näher beleuchtet werden:

Bevor eine Zugfahrt — der zweckgerichtete Beförderungsvorgang — stattfinden kann, muß eine Strecke (vorhanden und) besetzt sein. Die Stärke der Besetzung stellt ein gewisses Arbeitsvermögen dar, das

durch den Zugverkehr mehr oder weniger stark ausgenutzt wird. Jedenfalls ist es innerhalb dieses Arbeitsvermögens einerlei, wieviel Züge verkehren. Erst wenn das — durch Dienstdauervorschriften festgelegte — Arbeitsvermögen überschritten ist, was notfalls durch Arbeitszeit-Beobachtungen nachgeprüft werden kann, wird die Besetzung verstärkt. Die damit bewirkte Zunahme an Arbeitsvermögen kann aber nicht in jedem Falle der Leistungsvermehrung scharf angepaßt werden. Die neu erreichte Arbeitsstufe gestattet vielmehr häufig eine noch weitergehende Ausnutzung durch hinzutretende Zugfahrten. Im Augenblick des Überganges von einer Arbeits- oder Betriebsstufe zur andern verändert sich also der bisher gleichgebliebene Aufwand, aber nicht mit der Leistungszunahme gleichmäßig fortschreitend, sondern stufenweise emporschnellend, also nach einem von der Leistung allein nur mittelbar bedingten Kostengesetz. Die Höhe einer solchen Betriebs- und Kostenstufe ist natürlich abhängig von der Größe der Neu- im Verhältnis zur Alt-Leistung und von der bisher erreichten Ausnutzung von Anlagen und Personal. Bei Ausfall von Leistungen wickelt sich der geschilderte Vorgang in umgekehrter Richtung ab, erfahrungsgemäß jedoch den Ereignissen meist nachhinkend.

Sind demnach die als mittelbar bezeichneten — anlagegebundenen — Betriebsaufwendungen unter bestimmten Voraussetzungen in ihrer Gesamthöhe die gleichen, so verändert sich doch der auf die Leistungseinheit entfallende Anteil, und zwar im Verhältnis zur Leistungsmenge. Die mittelbaren (fixen) Betriebskosten verhalten sich also gerade umgekehrt wie die unmittelbaren (proportionalen). Dieser Umstand ist für die Höhe der Betriebskosten und ihre Bedeutung als Unterlage für die Preisbildung oftmals entscheidend.

Die vorliegende Arbeit soll sich indessen nicht auf die Betrachtung der gesamten Betriebskosten schlechthin erstrecken, sondern will zu ihrem Teil versuchen, die Bedeutung der unmittelbaren Leistungskosten der Eisenbahnen in helleres Licht zu rücken.

Inhalt der unmittelbaren Leistungskosten.

Nach der oben gegebenen Begriffsbestimmung werden als unmittelbare Leistungskosten die mit der Leistung — dynamisch — veränderlichen, sonst aber nicht irgendwie gebundenen Ausgabenteile verstanden.

In jedem Betrieb sind rein und stets proportional die Kosten für den bei Ausführung einer Leistung entstandenen Treibstoffverbrauch, z. B. Kohle, Strom oder sonstigen Treibstoff, Schmieröl und Wasser. Dieser Verbrauch entsteht im Zeitpunkt der Leistung und —

für den Einzelfall — in bestimmt meßbarer Höhe. Die Kosten dieses Verbrauchs werden daher ohne jeden Zweifel durch die einzelne Arbeitsleistung wirklich unmittelbar verursacht.

Bei jeder technischen Leistung tritt ferner ein gewisser Stoffverschleiß ein, z. B. an Lokomotiven und Wagen, sowie am Oberbau. Der arbeitende Teil wird nach und nach abgenutzt und muß eines Tages ausgebessert oder erneuert werden. Auch der so entstehende Stoffverbrauch ist ganz zweifellos leistungsbedingt. Die Kosten dafür entstehen auch wirklich. Aber sie fallen meist erst als Folge einer Mehrzahl von Arbeitsleistungen, also zu einem späteren Zeitpunkt, an, denn der ursächliche Zusammenhang mit der einzelnen Leistung ist häufig praktisch schwer feststellbar und läßt sich nur schlüsselmäßig errechnen. Das Ergebnis ist daher im einzelnen nicht so genau wie die Berechnung der Kosten eines gemessenen Betriebsstoffverbrauchs.

Schließlich entstehen bei Ausführung der Leistung persönliche und sächliche Ausgaben für die beschäftigten Arbeitskräfte. Im allgemeinen entstehen auch diese Kosten wirklich und in meßbarer Höhe verhältnisgleich der genau bestimmbaren Leistung. Dabei ist es für die Wirtschaftsführung recht wesentlich, daß die persönlichen Ausgaben meist am schnellsten fällig zu werden pflegen. Indessen sind im Einzelfalle auch Ausnahmen denkbar, die bei der praktischen Rechnung beachtet werden müssen.

Im Eisenbahnwesen bedingt z. B. jede Zugfahrt den Einsatz von Fahrpersonal. Dieses Personal — wie übrigens auch anderes Betriebspersonal — arbeitet nach Dienstplänen, die für eine Personalgruppe im allgemeinen mehrere Einzelleistungen umfassen. Auf die einzelne Leistung entfällt also nur ein Anteil an den Kosten der Personalgruppe. Der Höhe nach ist dieser Anteil abhängig von der Ausnutzung der Gruppe, die — z. B. nach der Fahrplanlage und Fahrtlänge — recht verschieden sein kann. Der Dienstplan kann es ferner u. U. gestatten, neue Leistungen ohne Personalvermehrung zu übernehmen, wenn diese Leistungen günstig liegen. Dann sind also durch die neue Leistung keine neuen Personalkosten entstanden. Wenn man andererseits die Kosten der Personalgruppe anteilig auf jede, auch die neue Leistung, umlegt, so sinken diese Anteile offenbar mit jeder Verbesserung des Ausnutzungsgrades. Solcher Kostenabfall mit wachsender Ausnutzung der Leistungsfähigkeit ist allgemein ein besonderes Merkmal der mittelbaren Kosten. In dem angenommenen Sonderfall sind die Lohnkosten — z. B. bei der Berechnung wirklicher Mehr- oder Zuwachskosten — also als mittelbar (fix) anzusehen. Jeder einzelne Fall unterliegt eben seiner besonderen Regel.

Gliederung der unmittelbaren Leistungskosten.

Die Kostengliederung richtet sich — wie die folgenden Beispiele 1 bis 5 fortschreitend erkennen lassen werden — nach der Art des Unternehmens und nach dem Zwecke der Rechnung. Beispiel 5 zeigt die Hauptgliederung großer Eisenbahnunternehmen nach Verkehrsarten, Bahnarten und Antriebsarten. Innerhalb dieser Gliederung scheidet es weiter nach Leistungsgebieten und Leistungsarten. Beispiel 1 kennt nur eine einzige Leistungsart.

Der Aufwand für jede Leistungsart entsteht aus verschiedenen Kostenursachen, bei verschiedenen Kostenstellen, und setzt sich aus Aufwendungen für Personal, Treibstoff und Verschleiß zusammen.

Die Zahl der Kostenstellen richtet sich nach der erstrebten Genauigkeit.

Dieser — hier nur in großen Zügen skizzierte — Aufbau gilt allgemein für jede Betriebskostenrechnung. Die Beispiele 1 bis 5 sollen dagegen zeigen, welche unmittelbaren Leistungskosten innerhalb dieses Aufbaues vorkommen, und wie sie zu gliedern und wieder zusammenzusetzen sein werden.

Beispiel 1.

Eine Strecke A—B. Nur Personenverkehr.
Einwagen-Fahrten mit einem Führer und einem Schaffner.
Elektrischer Betrieb mit Fahrstromleitung.
Ebene Strecke, Kosten jeder Einzelfahrt also gleich.
Die Hauptleistung — der Fahrdienst oder das Zurücklegen von Wagenkilometern — ist die einzige Leistungsart.
Unmittelbare Leistungskosten entstehen bei folgenden Kostenstellen:

a) Dienst des Führers und Begleiters;
b) Verbrauch von Strom und Betriebsstoffen;
c) Betriebspflege und Reinigen } der Wagen;
d) Ausbessern }
e) Beseitigen der Betriebsabnutzung am Oberbau und an der Stromleitung;
f) Anteilige Sachausgaben.

Alle übrigen Ausgaben der Betriebsrechnung werden — ebenso wie die der Kapitalrechnung — nach dieser Aufzählung als fixe Ausgaben aufgefaßt. Für die Berechnung der unmittelbaren Betriebskosten sind nun — um das bei diesem einfachsten Beispiele vorwegzunehmen — folgende Überlegungen anzustellen:

Zu a) Die Kopfzahl an Führern und Schaffnern hängt ab von der Fahrtenzahl innerhalb der zulässigen Dienstdauer. Durch Vervielfältigen der Kopfzahlen mit Durchschnittsbezügen gewinnt man — soweit er nicht aus der Buchung ablesbar ist — den Aufwand bei dieser Kostenstelle.

Zu b) Der Verbrauch von Strom und Betriebsstoffen richtet sich nach der geleisteten Arbeit, den Bruttotonnenkilometern. Der Aufwand hierfür wird entweder der Buchung entnommen oder mit Hilfe von Erfahrungssätzen errechnet.

Zu c) Den Maßstab für Betriebspflege und Reinigen bildet die Wagenzahl.

Zu d) Die Ausgabe für Ausbessern der Wagen ist abhängig von der Fahrleistung, also den zurückgelegten Wagenkilometern.

Zu e) Die Oberbau- und Stromleistungskosten bemißt man nach Bruttokilometern.

Zu f) Anteilige Sachausgaben sind an die Person geknüpfte Aufwendungen, z. B. für Fahrscheinbehälter, Schreibstifte, Geldtaschen, Signalpfeifen, Laternen, Werkzeuge, auch für Dienst- und Schutzkleidung, u. dgl. Sie richten sich nach dem Personalstand.

Die Ausgabe bei jeder einzelnen Kostenstelle wird also — soweit sie nicht der Buchung unmittelbar entnommen werden kann — mit Hilfe zugehöriger statistischer Leistungszahlen (= Mengen) und irgendwie ermittelter Verbrauchskostensätze für sich besonders errechnet. Sie ist in ihrer Entwicklung je für sich nachprüfbar.

Die Summe der Ausgaben bei den Kostenstellen ergibt den Aufwand für die Leistungsart, im vorliegenden Falle die gesamten unmittelbaren Leistungskosten. Teilt man diese Gesamtkosten durch die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer, so ergibt sich der unmittelbar leistungsbedingte — unter sonst gleichbleibenden Verhältnissen konstante — Betriebskostensatz für einen Wagenkilometer.

Die Betriebsleitung gewinnt auf diese Weise einen genauen Einblick in die Wirtschaftlichkeit der Arbeit bei den einzelnen Kostenstellen und einen Überblick über die Entwicklung der unmittelbaren Kosten der (jeder) Leistungsart. Die Art der Arbeit bei den Kostenstellen mißt sie an Hand der zugehörigen Leistungsmengen. Der unmittelbaren Gesamtsumme stellt sie die Verkehrseinnahme als Maßstab des geschäftlichen Ergebnisses gegenüber.

Beispiel 2.

Netz von Stadt- und Vorortbahnen. Nur Personenverkehr.
Elektrischer Betrieb mit Stromabnahme von dritter Schiene.

Wechselnde Zugstärke in Anpassung an den verschieden starken Verkehr in den einzelnen Tagesstunden:

Vollzug = 4 Fahreinheiten zu je 1 Triebwagen und 1 Anhänger, außerdem Dreiviertel-, Halb- und Viertelzüge.

Zugbesatzung = 1 Triebwagenführer + 1 Begleiter.

Verkauf der Fahrkarten an Schaltern.

An den Zu- und Abgängen Bahnsteigsperren.

Während im Beispiel 1 die Fahrleistung allein die Betriebsarbeit ausmacht, treten hier örtliche Leistungen hinzu, die ebenfalls unmittelbare Leistungskosten je nach ihrer besonderen Eigenart mit sich bringen. Das sind Leistungen bei der Abfertigung — d. h. bei der Handhabung des kaufmännischen Verkehrs mit den Fahrgästen — und bei der Bildung von Zügen. Es ergeben sich somit drei nach ihrer Betriebsbedeutung verschiedene Leistungs- und Kostengebiete, nämlich für Abfertigung, Zugbildung und Zugförderung.

Dagegen ist nur eine Verkehrsart — (Personenverkehr) — auf einer Bahnart — (Hauptbahn) — mit einer Antriebsart — (elektrischer Antrieb) — und mit einer Zugart und einer Zuggattung — (Personen-Triebwagenzug) — zu bedienen.

Die einfachen Betriebsverhältnisse lassen auch nur drei Leistungsarten, und zwar je eine in jedem Leistungsgebiete hervortreten. Damit ergibt sich folgende Leistungs- und Kostengliederung:

Leistungsgebiet	Leistungsart
Abfertigung	Abfertigen von Reisenden
Zugbildung	Bilden von Personen-Triebwagenzügen
Zugförderung	Fördern von Personen-Triebwagenzügen

Innerhalb der Leistungsart bei der Zugförderung sind die Kostenstellen sinngemäß wie im Beispiel 1 anzunehmen.

Für die Leistungsart „Abfertigen von Reisenden“ können als unmittelbare Kostenstellen gelten

Fahrkartendienst,
Bahnsteigsperrendienst,
Anteilige Sachausgaben.

Die Tätigkeit an den Fahrkartenschaltern ist ganz wesentlich abhängig von der Zahl der in den einzelnen Verkehrsstunden verlangten Fahrtausweise, die Prüfungstätigkeit an den Sperren von der Zahl der zu- und abgehenden Personen.

Beide Kostenstellen entstehen aus Personaldienst.

Kostenstellen innerhalb der Leistungsart „Bilden von Personen-Triebwagenzügen“ ergeben

Rangierdienst,
Weichendienst,
Verbrauch an Fahrstrom,
Ausbessern der Triebwagen,
Ausbessern der Anhänger,
Beseitigen der Betriebsabnutzung am Oberbau,
Anteilige Sachausgaben.

Bei allen diesen Kostenstellen ist stets nur der auf die Leistung des Zugbildens unmittelbar entfallende Anteil zu rechnen. Wird aber bei einer Kostenstelle in ganz überwiegendem Umfange Dienst für andere Zwecke — z. B. Zugförderung — geleistet, so kann der Anteil für das Zugbilden auch ganz vernachlässigt werden. Haarspaltereien sind bei der Kostenrechnung überhaupt zu vermeiden.

Als Leistungsmengen sind im Rangier- und Weichendienst die bewegten Fahreinheiten, für das Ausbessern der Triebwagen, den Stromverbrauch ebenso wie für die Oberbauabnutzung die zurückgelegten Gewichtswege und für das Ausbessern der Anhänger die zurückgelegten Fahrwege — diese im allgemeinen in irgendeiner Beziehung zu den Streckenleistungen — benutzbar.

Das später folgende Zahlenbeispiel entspricht der hier angenommenen Betriebsart und wird die Bedeutung der vorgeschlagenen Gliederung noch schärfer hervortreten lassen.

Beispiel 3.

Wenn das in Beispiel 2 angenommene Netz von Stadt- und Vorortbahnen neben den elektrisch betriebenen auch noch Strecken mit Dampfbetrieb enthält, die gleichartigen Verkehr zu gleichen Tarifen bedienen, so ist dieses Netz offensichtlich nur von der Seite der Einnahmen her als einheitlich anzusehen. Die Ausgaben sind dagegen nach der technischen Antriebsart verschieden. Daher müssen für jede Antriebsart getrennte Kostenrechnungen aufgestellt werden. Nur das Leistungsgebiet Abfertigung kann für das ganze Netz gemeinsam betrachtet werden, denn es gestaltet sich ganz unabhängig von der Antriebsart. Die Leistungsgebiete Zugbildung und Zugförderung enthalten dagegen je zwei Leistungsarten, und zwar für Dampf- und elektrischen Antrieb. Die Kostenstellen bei diesen Leistungsarten sind denen nach Beispiel 2 und 1 gleichzubilden, nur ist eben statt des Verbrauchs an Fahrstrom im Dampfantriebe ein solcher von Kohle, Wasser und Öl,

die Betriebspflege und das Ausbessern von Dampflokomotiven und ggf. das Reinigen und Ausbessern von Packwagen vorzusehen.

Die hier gemachte Annahme von zusammen 5 Leistungsarten (1 für Abfertigen der Reisenden, je 2 für Bilden und Fördern der Personenzüge) ist selbstverständlich nicht für jeden Fall zwingend. Sie stellt aber immerhin das theoretische Minimum für eine vollständige Gliederung dar. Das gleiche gilt für das Aussondern der Kostenstellen. Wie schon eingangs betont ist, ist die Tiefe der Gliederung allein abhängig von dem mit der Rechnung verfolgten Zwecke. Es gibt eben keine überall passende Kostenregel.

Beispiel 4.

Reine Güterbahn. Umfangreicher Versand und Empfang von Stück- und Wagenladungsgütern. Starke Gliederung der Zugbildearbeit. Verschiedene Zuggattungen auf verschieden schnellen Kursen. Neben Dampfantrieb schnellfahrende Gütertriebwagen mit Motorenantrieb. Die Güterzüge mit durchgehender Güterzugbremse.

Das Beispiel zeigt folgende Merkmale: Verkehrsart = Güterverkehr, Bahnart = Hauptbahn. Antriebsarten = Dampf- und Motorenantrieb, Zugart = Güterzüge, Zuggattungen: nach dem Fahrplan (Geschwindigkeit).

Alle drei Leistungsgebiete sind stark ausgeprägt. Sie erfordern eine sorgfältige Gliederung nach Leistungsarten und Kostenstellen, wie sie für die unmittelbaren Leistungskosten etwa in folgendem versucht werden möge, der Einfachheit halber für beide Antriebsarten gemeinsam:

I. Leistungsgebiet: Abfertigung.

A. Leistungsart: Abfertigen von Stückgut.
Kostenstellen:

1. Annehmen, Verwiegen, Bezetteln und Ausgeben von Stückgut.
2. Behandeln der Papiere und Benachrichtigen der Empfänger.
3. Karrdienst.
4. Treibstoffe für Motorkarren, Strom für Elektrokarren und Förderbänder.
5. Ausbessern von Karren und sonstigen Bewegungsmitteln.
6. Ausbessern von Behältern für Sammelgut.
7. Ausbessern von Karren-Fahrbahnen.
8. Rangieren beim Zustellen und Abholen von Stückgutwagen auf den im (engeren) Bereiche der Güterschuppen liegenden Gleisen.

Dazu:

a) Rangierer- und Rangieraufsichtsdienst;
b) Weichendienst;
c) Ausbessern von Hemmschuhen und sonstigen Bremsmitteln;
d) Verbrauch an Kohle, Wasser, Öl und sonstigen Treibstoffen der Rangierlok, der rangierenden Triebwagen und sonstiger Rangiermittel sowie die zugehörigen Betriebsstoffe;
e) Betriebspflege } der Rangierlok und sonstiger Rangiermittel
f) Ausbessern } sowie (anteilig) der rangierenden Triebwagen;
g) Reinigen der Güterwagen } auch des Ladeteils
h) Ausbessern der Güterwagen } der Triebwagen;
i) Beseitigen der Betriebsabnutzung am Oberbau.

9. Anteilige Sachausgaben.

B. Leistungsart = Abfertigen von Wagenladungsgut.

Kostenstellen:

1. Übernehmen, Übergeben, Verwiegen, Bezetteln und Verbleien von Wagen.
2. Behandeln der Papiere und Benachrichtigen der Empfänger.
3. Rangieren beim Zustellen und Abholen von Güterwagen auf den im (engeren) Bereiche der Freiladeanlagen, Rampen und Anschlüsse liegenden Gleisen, sonst wie A 8 a bis i.
4. Beseitigen der Betriebsabnutzung an den verwendeten Lademitteln.
5. Anteilige Sachausgaben.

II. Leistungsgebiet: Zugbildung.

A. Leistungsart: Bilden von Schnellgüterzügen } je nach den Zuggattungen.
B. „ „ „ Eilgüterzügen
C. „ „ „ Durchgangsgüterzügen
D. „ „ „ Nahgüterzügen

Kostenstellen:

1. Rangierer- und Rangieraufsichtsdienst.
2. Weichendienst.
3. Ausbessern von Hemmschuhen und sonstigen Bremsmitteln.
4. Verbrauch an Kohle, Wasser, Öl und sonstigen Treibstoffen der Rangierlok und sonstiger Rangiermittel sowie der zugehörigen Betriebsstoffe.
5. Betriebspflege } der Rangierlok und der sonstigen Rangier-
6. Ausbessern } mittel.

7. Ausbessern der Güterwagen.
8. Beseitigen der Betriebsabnutzung am Oberbau.
9. Anteilige Sachausgaben.

III. Leistungsgebiet: Zugförderung.

A. Leistungsart: Fördern von Schnellgüterzügen
B. „ „ „ Eilgüterzügen
C. „ „ „ Durchgangsgüterzügen
D. „ „ „ Nahgüterzügen

} je nach den Zuggattungen.

Kostenstellen:

1. Dienst der Lokomotivführer und Heizer oder der Triebwagenführer.
2. Dienst der Zugführer und Zugbegleiter, dazu auch mitfahrende Ladearbeiter.
3. Verbrauch an Kohle, Wasser, Öl und sonstigen Treibstoffen sowie der zugehörigen Betriebsstoffe } der Zuglokomotiven oder der Triebwagen.
4. Betriebspflege
5. Ausbessern } der Zuglokomotiven oder der Triebwagen.
6. Ausbessern der Güter- und der Güterzugpackwagen, auch des Ladeteils der Triebwagen.
7. Beseitigen der Betriebsabnutzung am Oberbau.
8. Anteilige Sachausgaben.

Wenn bei den verschiedenen Leistungsarten gleichlautende Kostenstellen aufgeführt sind, so ist in jedem Falle der — im allgemeinen schlüsselmäßig umzulegende — Anteil an dem verursachten Aufwande gemeint. Die anteiligen Kosten für das Ausbessern der Güterwagen z. B. lassen sich am besten nach der auf die drei Leistungsgebiete entfallenden Güterwagenzeit umlegen, wie man sie durch eine umfassende Güterwagenumlaufsermittlung gewinnen kann.

Beispiel 5.

Eisenbahnnetz für Personen- und Güterverkehr. Haupt-, Neben-, Straßen-, Schmalspurbahnen. Betriebe mit Dampf- und elektrischen Lokomotiven sowie Triebwagen mit verschiedenartigem Antrieb. Außer dem Schienenbetriebe auch solcher mit Straßenfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen.

Diese Aufzählung der besonderen Kennzeichen für ein Verkehrsunternehmen großen Ausmaßes gibt sogleich die notwendige Gliederung für die Berechnung der Kosten:

a) nach der natürlich bedingten Betriebsform — Land-, Wasser-, Luftbetrieb;

b) nach den Verkehrsarten — Personen- und Güterverkehr.

Im Landbetrieb wird man weiter teilen können:

c) nach den Bahnarten — als der künstlich geschaffenen Betriebsgrundlage —
Fernbahnen — Haupt- und Nebenbahnen
Stadt- und Vorortbahnen
Straßenbahnen
Schmalspurbahnen
Autobahnen;

d) nach den Antriebsarten:
Dampflokomotive oder -Triebwagen
elektrische Lokomotive oder el. Triebwagen
Motorlokomotive oder -Triebwagen
Automobil
} je nach Bauart und Kraftquelle

Ist bis dahin — a bis d — nur nach rein äußeren Merkmalen unterschieden, so folgt nunmehr — für jede Betriebsform, Verkehrsart, Bahnart und Antriebsart — eine innere betriebswirtschaftliche Gliederung der Leistungen und Kosten, und zwar

e) nach den Leistungsgebieten:
Abfertigung
Zugbildung
Zugförderung;

f) nach Leistungsarten:
Abfertigen
von Gepäck, von Reisenden } Personenverkehr,
von Expreßgut, von Stückgut, von Wagenladungen } Güterverkehr,
Bilden von Zügen, Fördern von Zügen } nach Zugart und Zuggattung.

Zugarten: Personen- und Güterzüge,
Zuggattungen: Schnell-, Eil-, Nah- usw. -züge.)

Die weitere Gliederung nach Kostenstellen ergibt sich in Weiterbildung des Beispiels 4.

Es kommt darauf an, die Vielheit der Erscheinungsformen soweit in Einheiten aufzulösen, daß gewisse Grundformen hervortreten, die man klar überschauen kann, und diese dann in der für den jeweiligen Rech-

nungszweck notwendigen Weise — in einer zweckgerichteten Synthese — wieder zusammenzufassen.

Praktischen Nutzen von einer solchen tiefgegliederten Kostenübersicht hat vor allem der Betriebsleiter, da er mit ihrer Hilfe allen durch die Leistung bedingten Kostenursachen nachzugehen vermag. Dagegen wird man vielleicht einwenden, daß Einblicke in die Wirtschaftlichkeit der Betriebführung auch auf anderen, einfacheren Wegen zu gewinnen sind, etwa durch das regelmäßige Aufstellen verschiedenartiger Prüfzahlen, z. B. bei der Zugbildung durch die Zahl der Lokomotivstunden auf 1000 abgelaufene Güterwagen. Jeder für die Betriebsführung Verantwortliche wird sich in der Tat solche Prüfzahlen für den praktischen Gebrauch zusammentragen lassen und sie mit Vorteil verwenden. Aber gerade der Betriebsführer hat wertvolle Vermögensteile und hohe Ausgabenwerte zu verwalten. Einer solchen Aufgabe kann man heutigentags nicht mehr mit allgemeinen Faustregeln und mit Prüfzahlen allein gerecht werden. Der Betriebsleiter — als Wirtschaftsführer — muß vielmehr in Geld denken.

Berechnung der unmittelbaren Leistungskosten.

Dreierlei Arten von unmittelbaren Leistungskosten sind also zu unterscheiden, und zwar für

Personal — Treibstoff — Verschleiß.

Jede Kostenrechnung muß diese Grundgliederung notwendig aufweisen. In nur wenigen Fällen allerdings werden die Unterlagen der Rechnung nach Leistungsarten getrennt zur Verfügung stehen. Man wird sie vielmehr im allgemeinen entweder aus den gebuchten Ausgaben oder nach den Ergebnissen theoretischer und praktischer Sonderuntersuchungen berechnen müssen.

Die Buchung geschieht nämlich nach einer gewissen sachlichen Einteilung, einem Buchungsschema oder Buchungsformular. Bei der Wahl eines solchen Formulars wird zwar eine betriebswirtschaftlich aufgezogene Buchführung die Ausgaben nach ihren Zwecken in Sachgebieten zusammenfassen können. Dadurch wird die Anwendung der Buchwerte für Wirtschaftsuntersuchungen erleichtert. Indessen wird die Buchung doch nicht soweit zu gliedern vermögen, daß sie allen Zwecken der Kostenrechnung ohne weiteres gerecht werden könnte. Sie wird es meist nicht ermöglichen können, die Ausgaben allgemein in der oben im Beispiel 5 angegebenen großen Gliederung zu buchen. Schon die Trennung nach Personen- und Güterverkehr wird dann erheblichen Schwierigkeiten begegnen, wenn diese Verkehrsarten auf den gleichen

Anlagen und in enger Betriebsverbundenheit bedient werden. Denn eine so sichere Ausgabentrennung, wie sie die Buchführung verlangt, ist in diesem Falle nur mit Mühe zu erreichen. Ebenso ist eine Trennung nach Bahnarten zwar ohne weiteres möglich, wenn die Bahnen, wie z. B. Stadt- und Vorortbahnen, für sich allein betrieben werden und eine völlig eigengeartete Verkehrsaufgabe erfüllen. Jeder Gemeinschaftsbetrieb aber wird ein — irgendwie schlüsselmäßiges — Zergliedern des Aufwandes bedingen, also das sichere Bearbeiten der Ausgaben-Urbelege erschweren und damit die relative Genauigkeit der Buchungen beeinträchtigen. Ein weiteres Unterteilen der Buchung nach Antriebsarten und den drei Leistungsgebieten wird praktisch noch größere Schwierigkeiten machen, eine solche nach Leistungsarten fast überhaupt nicht möglich sein.

Unter diesen Umständen muß die Buchung ergänzt werden durch Rechnung. Die Hilfsmittel dazu liefert die Statistik.

a) Personal.

Weil die persönlichen Ausgaben den Hauptteil der Betriebsrechnung der Eisenbahnen ausmachen — bei der Deutschen Reichsbahn 67 % im Jahre 1934 — ist die Personalstatistik besonders sorgfältig auszugestalten. Die gegebenen Beispiele lassen erkennen, welche Beschäftigungsarten des Personals für die Berechnung der unmittelbaren Leistungskosten besonders hervorzuheben sind. Das praktische Zahlenbeipiel für die Berliner S-Bahn (s. u.) erwähnt folgende Beschäftigungsarten:

im Leistungsgebiet Abfertigung (Tafel I):
Fahrkartendienst,
Bahnsteigsperrendienst;
im Leistungsgebiet Zugbildung (Tafel II):
Rangierdienst,
Weichendienst;
im Leistungsgebiet Zugförderung (Tafel III):
Zugbegleitdienst,
Triebwagenführerdienst.

Für diese Beschäftigungsarten hat die Personalstatistik nun zunächst die Kopfzahlen des darin verwendeten Personals festzustellen. Da die gleichen Beschäftigungsarten indessen bei den verschiedenen Verkehrs-, Bahn- und Antriebsarten vorkommen können, müssen die statistischen Kopfzahlen zum mindesten noch diese Trennung aufweisen. Für die Berliner S-Bahn sind z. B. hervorzukehren aus dem „Reisezugverkehr auf Hauptbahnen" die Kopfzahlen der genannten Beschäfti-

gungsarten in dem elektrisch und dem mit Dampf betriebenen Verkehr der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Soweit die so gewonnene Personalstatistik — nach Verkehrs-, Bahn-, Antriebs- und Beschäftigungsarten — sich mit der für die Kostenrechnung erforderlichen Teilung nach Leistungsgebieten und Leistungsarten noch nicht völlig deckt, ist sie rechnerisch weiterzuführen. So wird man im vorstehenden Beispiel 4 die Kopfzahlen der im Rangierdienst beschäftigten Kräfte — nach behandelten Güterwagen oder nach der Arbeitszeit — rechnerisch weiter aufteilen nach Abfertigung und Zugbildung.

Diese nunmehr bis in die einzelnen Leistungsarten hinabgeführte Gliederung der Kopfzahlen muß für die Kostenrechnung noch ergänzt werden durch eine Aufteilung nach Besoldungsgruppen oder Lohnstufen. Vervielfacht man dann die — nach Leistungsarten und Bezugsklassen getrennten — Kopfzahlen mit Durchschnittsbezügen, so gewinnt man schließlich eine genaue Verteilung der Personalausgaben auf Leistungsarten.

Als Personalausgabe ist dabei der gesamte, zugunsten der Bediensteten erfolgte unmittelbare Aufwand der Verwaltung zu verstehen. Die genannten Durchschnittsbezüge müssen daher enthalten:

Gehälter und Löhne;

Nebenbezüge an Reise- und Umzugskosten, Aufwandsentschädigungen im Fahr- und Nachtdienst, Preisen, Prämien, Vergütungen und Belohnungen, Zuschüsse zu Kleiderkosten, und dergleichen;

Wohlfahrtsausgaben, wie Unterstützungen und Notstandsbeihilfen, Kosten für den bahnärztlichen Dienst, Beiträge zu Krankenkassen und Versicherungen.

Der so zusammengesetzte Personalaufwand stellt offenbar eine mit der Kopfzahl veränderliche Personalausgabe dar. Ruhegelder und Pensionen sind hier nicht mit aufgeführt, weil sie nach ihrer Fälligkeit eine feste — jedenfalls mit den Leistungen nicht mehr veränderliche — Pflichtzahlung des Unternehmens bedeuten, somit dem Fixaufwand zugerechnet werden müssen.

Die durchschnittlichen Gehälter und Löhne sind aus den Besoldungs- und Lohnlisten bestimmbar. Die anteiligen Nebenbezüge können aus den betreffenden Buchungsbeträgen nach der Kopfzahl der beteiligten Bediensteten oder nach der Höhe der Besoldungsbezüge bei den einzelnen Leistungsarten errechnet werden. Die auf den Bediensteten entfallende Wohlfahrtsausgabe wird am einfachsten als Vomhundertsatz dem Gehalt oder Lohn zugeschlagen.

Um den auf die geschilderte Weise von ihr bezahlten Bediensteten in den Stand zu setzen, nützlich zu arbeiten, hat die Verwaltung noch gewisse — an die Person geknüpfte — Sachaufgaben aufzuwenden, wie für Ausstattungsgegenstände — z. B. Schreibtische, Lampen und Laternen, für Licht und Heizung in den Diensträumen, für Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien, für bahneigene Dienst- und Schutzkleidung und dergleichen. Die hierfür gebuchten Ausgaben sind ebenfalls nur schlüsselmäßig — etwa nach Kopfzahlen — auf die Leistungsarten umzurechnen.

b) Treibstoff.

Treibstoffverbrauch entsteht bei jeder Bewegungsleistung. Er bedeutet Kraftverbrauch zur Bewältigung einer physikalischen Arbeit, deren Größe zu messen ist durch Gewicht, (waagerechte und senkrechte) Entfernung und Zeit. Das Maß der Betriebsarbeit als Kostenursache ist etwa das Bruttogewichtskilometer in der Zeiteinheit. Die Verkehrsarbeit kann in entsprechender Form nachgewiesen werden als Nettogewichtskilometer in der Zeiteinheit.

Ausgaben für Treibstoffe werden wiederum in der Buchung nachgewiesen. Gerade hier ist es aber — wie schon sonst betont ist — nicht möglich, die Ausgaben nach Verkehrs- und Bahnarten, nach Antriebsarten, Leistungsgebieten und -arten oder gar nach einzelnen Leistungen auszuscheiden. Denn jede Zugfahrt, z. B. im Güterzugdienste, wird eine (nach Gewicht, Bahn-, Steigungs- und Windwiderständen) eigengeartete Bewegungsarbeit darstellen und dafür einen (nach Lokomotivart und -beschaffenheit, Kohlengüte, Witterung und Fahrkönnen des Führers) verschiedenen Treibstoffverbrauch nötig machen. Die — im allgemeinen für eine Mehrzahl von Zugfahrten — gebuchte Ausgabe muß also irgendwie rechnerisch aufgegliedert werden.

Hinzu tritt noch eine weitere Schwierigkeit. Kohle wird z. B. meist nach dem Beschaffungspreis — etwa ab Zeche — bezahlt werden. Die Zahlungen dafür, wie auch für Beförderungen auf fremden Verkehrsmitteln, ergeben eine buchmäßig erfaßbare Ausgabe. Beförderungsleistungen auf eigenen Strecken werden dagegen als solche ausgabenmäßig teils überhaupt nicht, teils zu Dienstguttarifsätzen nachgewiesen, in denen Gewinn- oder Verlustanteile enthalten sein können. Kohlen können ferner auch in eigenen Zechen gefördert werden. Behandelt man diese als Sonderunternehmen mit dem Recht eigener Preisbildung, dann kann der Einkauf bei ihnen in der Buchung genau so verfolgt werden wie bei bahnfremden Werken. Im anderen Fall ist der Kohlenpreis meist in ganz verschiedenen oder in Sammeltiteln der Buchung enthalten

und als solcher überhaupt nicht oder nur mit Mühe erkennbar. Schließlich ist zu bedenken, daß in dem Kohlenpreise, der einem fremden Unternehmer gezahlt wird, auch dessen Geschäftsgewinn steckt, der jedenfalls in anderer Weise einkalkuliert ist, wie das im Eigenbetriebe geschehen würde. Selbst wenn daher alle Kohlenlieferungen nach ihrem Heiz-, d. h. wirklichen Arbeitswert, eingestuft würden, müßte man doch, um richtig zu rechnen, die Verschiedenartigkeit der Beschaffung und der Buchung durch Verrechnungspreise abgelten, die die jeweils wirklichen Kohlenselbstkosten frei Tender zu decken vermögen. Das gleiche gilt sinngemäß für Strom und alle übrigen Treibstoffe.

Die Treibstoffkosten sind also meist als Rechnungskosten in die Kalkulation einzuführen, die man für die einzelnen Verbrauchsbezirke als Mittelwerte festlegen kann.

Treibstoffverbrauch entsteht bei Leistung von Arbeit. Für die Ermittlung von Arbeit und Verbrauch sind zahlreiche Verfahren bekannt. auf die hier nur hingewiesen werden kann. Die von Ehrensberger[1] entwickelten Formeln für den Kohlenverbrauch sind von der Deutschen Reichsbahn in der wissenschaftlich wertvollen „Dienstvorschrift für die Berechnung der Kosten einer Zugfahrt" weiter fortgebildet und für den praktischen Gebrauch eingerichtet. Danach betragen z. B. die Kosten für den Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven auf einer Zugfahrt

$$K_b = (B + B_o) \cdot k_b \text{ in RM.}$$

Die Klammerwerte dieser Formel bedeuten den Kohlenverbrauch in kg, und zwar für die Fahrzeit mit (B) und ohne (B_o) Kraftverbrauch. k_b umfaßt die Kosten für 1 kg Kohle ab Zeche einschließlich Frachtkosten in Reichsmark. Die Verbrauchswerte können besonderen Lokomotivtafeln entnommen werden, die für bestimmte Lokomotivgattungen, Grundbelastungen und Geschwindigkeitsstufen aufgestellt werden. Die streckenweise verschiedene Arbeit wird für jede Strecke besonders ermittelt.

c) Verschleiß.

Während der Treibstoffverbrauch für eine Bewegungsleistung auf Grund praktischer Versuche und theoretisch gut untermauerter Berechnungsverfahren recht genau ermittelt werden kann, wird man den wirklichen Anteil einer Leistung am Verschleiß von Fahrzeugen, Oberbau, Stromleitungen usw. stets nur annähernd angeben können.

Fahrzeuge bedürfen der Unterhaltung — zwecks Erhaltung ihres betriebsfähigen Zustandes — und der Erneuerung — zwecks Er-

[1] Ehrensberger, Betriebswirtschaftliche Wertung der Strecken. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1925.

haltung des Fahrzeugparkes. Die Unterhaltung geht somit begrifflich das einzelne leistende Fahrzeug, die Erneuerung das gesamte Leistungsvermögen — die Transportkapazität — des Unternehmens an.

Indessen ist die Grenze zwischen Unterhaltung und Erneuerung doch nicht so scharf zu ziehen. Denn eine qualitativ gesteigerte Unterhaltung wird die Erneuerung hinauszuschieben vermögen. Eine sorgfältigere Erneuerung wird weniger Unterhaltung erforderlich machen. Daneben wird sie — was hier nur nebenbei vermerkt werden möge — den Wert des Fahrzeuges dadurch erhöhen, daß sie — in Ausnutzung von Betriebs- und Werkstattserfahrungen — an Stelle leicht abnutzbarer Teile haltbarere und wertvollere einbaut.

Diesem Ineinanderfließen von Unterhaltung und Erneuerung kann die Buchung nur durch Vorschriften begegnen, die z. B. kleinere Erneuerungsarbeiten bis zu einer bestimmten Kostenhöhe der Unterhaltung zuweisen, also eine praktisch zwar brauchbare, theoretisch aber immerhin willkürliche Grenze ziehen. Die allgemeine Buchung für die Zwecke des Gesamtunternehmens kann durch eine Sonderbuchung der Werkstätten weiter unterteilt werden, indem man z. B. die Werkstätten als einen Sonderbetrieb auffaßt, der mit dem Hauptbetrieb abrechnet. Innerhalb der Werkstätten selbst wird die Buchung durch eine Sonderstatistik nach Bedarf noch weiter aufzuspalten sein, so daß die kostenmäßige Bedeutung auch von Einzelvorgängen erkannt werden kann. Die Werkstättenstatistik wird damit zur Quelle der Einzelwerte, deren die Ermittlung der unmittelbaren Leistungskosten bedarf.

Es kommt nun darauf an, die als unmittelbar leistungsbedingt angesehenen Betriebskostenteile genügend genau auszuscheiden. Die nachstehenden Formeln aus der oben genannten Berechnungsvorschrift der Reichsbahn lassen erkennen, wie ein Weg zu diesem Ziele gefunden werden kann. Gleichzeitig zeigen sie, welche statistischen Werte gebraucht werden.

Die Kosten in RM für Unterhaltung des Kessels einer Dampflokomotive betragen auf einer Zugfahrt:

$$K_{ku} = \frac{(B + B_h)^2}{T - T_o}\left[\frac{60\,H_k \cdot k_{Hk}}{R \cdot r_o \cdot 1000}\right]$$

Darin bedeuten:

$B + B_h$ = Kohlenverbrauch in kg für die Fahrzeit mit Kraftverbrauch und für Heizen der Reisezüge,

T = Gesamtfahrzeit in min,

T_o = Fahrzeit ohne Kraftverbrauch,

H_k = Zahl der Fertigungsstunden für die Unterhaltung des Kessels bei RAW. und Bw., soweit die Unterhaltung von der Rostanstrengung abhängig ist, bezogen auf 1000 t Brennstoffverbrauch,

k_{Hk} = durchschnittliche Lohnausgabe in RM für eine Fertigungsstunde einschl. Personalverwaltungskosten in RWA. und Bw. bei der Kesselunterhaltung und einschl. eines Zuschlages für den Geldwert der hierbei verbrauchten Stoffe für Abnutzung der Werkzeuge und der Arbeitsmaschinen,

R = Rostfläche der Lokomotive in m^2,

r_o = durchschnittliche auf 1 Stunde Fahrzeit bezogene Rostanstrengung der Lokomotiven gleicher Gattung in kg/m^2 Rostfläche.

Die Formel betrifft also den Ersatz durch Arbeit verursachten Verschleißes. Eine ähnliche Formel ist für die Kosten der Unterhaltung des Fahrgestells und Tenders der Dampflokomotive aufgestellt.

Andere Formeln sollen lediglich die Zeitkosten erfassen, also Kostenteile, die zu den mittelbaren Leistungskosten gezählt werden müssen. Auch hierfür sei ein Beispiel wiedergegeben: Für eine Zugfahrt berechnen sich die Zeitkosten in RM für die Unterhaltung der Dampflokomotive zu

$$K_{su} = H_z \cdot k_{Hz} \cdot \frac{T + T_a + T_v}{\eta_d \cdot 60\, D_{stl}}$$

Darin bedeuten:

H_z = Zahl der Fertigungsstunden für die nur von der Zeit abhängige Lokomotivunterhaltung (auch für Kesselunterhaltung) bei RAW. und Bw. bezogen auf ein Jahr,

k_{Hz} = durchschnittliche Lohnausgabe für eine Fertigungsstunde in RM einschließlich Personalverwaltungskosten in RAW. und Bw. für die nur von der Zeit abhängige Lokomotivunterhaltung einschließlich eines Zuschlages für den Geldwert der hierbei verbrauchten Stoffe und Ersatzstücke, für Abnutzung der Werkzeuge und Arbeitsmaschinen,

η_d = Zusatzfaktor zur Berücksichtigung des Ausnutzungsgrades der Lokomotivgattung,

T_v = Vorbereitung- und Abschlußzeit in Minuten,

T = gesamte Fahrzeit in Minuten,

T_a = Stillstandszeit in Minuten innerhalb der Zugfahrt,

D_{stl} = Zahl der jährlichen Dienststunden der Lokomotive einer Gattung für Zug- und Rangierdienst + Vorbereitungs- und Abschlußzeit + Fahrt vom und zum Zug.

Es kann nicht der Zweck dieser Arbeit sein, die wissenschaftlichen Grundlagen näher nachzuzeichnen, auf denen diese Formeln beruhen. Hier soll nur auf das Bestehen solcher Verfahren hingewiesen werden, um dem etwaigen Zweifel zu begegnen, als ob eine Trennung der Betriebskostenarten praktisch überhaupt nicht — oder kaum — möglich sei.

Auch für die Berechnung der Oberbaukosten gibt die genannte Berechnungsvorschrift Wege an. Sie werden in dem nachstehenden Zahlenbeispiel näher beschrieben werden. Gerade auf diesem Gebiete sind freilich die Möglichkeiten einer Kostenscheidung noch am wenigsten günstig. Denn bei der Unterhaltung des Oberbaues greifen die Wirkungen der Arbeitsbeanspruchung und von Zeit, Witterung und fahrplanmäßiger Zugfolge verschiedenartig wirkend ineinander. Man wird sich daher — wenigstens einstweilen — mit einer Annäherung begnügen müssen.

Praktisches Zahlenbeispiel.

Die nachfolgenden Tafeln I bis IV stellen einen praktischen Versuch dar, die unmittelbaren Leistungskosten im elektrischen Teile der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen — S-Bahn — für das Jahr 1935 monatsweise zu erfassen.

Tafel I behandelt das Leistungsgebiet Abfertigung. Leistungsart: Abfertigen von Reisenden.

An Kostenstellen sind als unmittelbar leistungsbedingt aufgeführt die Ausgaben für den Fahrkartendienst — Beschäftigungsart 93[1] — und für den Bahnsteigsperrendienst — Beschäftigungsart 111 — sowie die zugehörigen anteiligen Sachausgaben. Hiergegen läßt sich sogleich einwenden, daß zumindest ein Teil dieser Ausgaben als solche der Betriebsbereitschaft — also als mittelbar — aufgefaßt werden könne. Indessen sind es gerade die Bediensteten der genannten Beschäftigungsarten, die die eigentlichen Leistungen, den Fahrkartenverkauf und die Prüftätigkeit an den Sperren, unmittelbar ausführen. Eine Teilung nach ohnehin für die Betriebsbereitschaft und sonstwie zusätzlich erforderlichen Aufwendungen ist praktisch unmöglich. Ebensowenig kann man diesen Aufwand ganz von dem Leistungsverlaufe abtrennen. Es bleibt unter diesen Umständen nichts anderes übrig, als die Träger der eigentlichen — unmittelbaren — Leistung insgesamt auch als unmittelbar leistungsbedingt aufzufassen, also eine praktisch genügend genau zu ziehende Trennlinie zwischen dem mittelbaren und unmittelbaren Leistungsaufwand einfach

[1] Einteilung der bis 1. Januar 1936 gültig gewesenen Dienstvorschrift für die Überwachung des Personalaufwandes der Deutschen Reichsbahn.

festzulegen. Als mittelbar werden dann betrachtet die Aufwendungen im Vorsteherdienst (90), im Kassen-, Rechnungs- und Schreibdienst (91), im Geräte- und Stoffverwaltungsdienst (92), ferner solche für alle übrigen im Abfertigungsdienst noch vorkommenden und schließlich die Aufwendungen in den Beschäftigungsarten des allgemeinen Verwaltungsdienstes (1—19) oder der Geschäftsleitung. Zu dem so gekennzeichneten mittelbaren Personalaufwand treten noch sächliche Ausgaben, z. B. für Drucksachen, Schreib- und Zeichenwaren, Heizung und Beleuchtung der Diensträume, bahneigene Dienst- und Schutzkleidung usw.

Auch das Ruhegeld für die als unmittelbar leistend eingeführten Bediensteten ist — aus dem im Abschnitt Berechnung angeführten Grunde — dem mittelbaren Aufwand zugerechnet.

Tafel I zeigt die Entwicklung der unmittelbar leistungsbedingten Abfertigungsausgaben von Januar bis Dezember 1935. Die Ausgaben weisen eine nach dem Sommer hin steigende Entwicklung auf. Das ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Frühlings- und Sommermonate die beliebtesten Urlaubsmonate sind. Die beurlaubten und erkrankten Bediensteten sind nämlich nicht ausgeschieden, vielmehr sind alle Bediensteten eingerechnet, die nach den Istkopfplänen der einzelnen Dienststellen am Monatsschlusse vorhanden waren.

Der Umstand, daß der Leistungsknick im 28 tägigen Februarmonat bei den Ausgaben nicht sichtbar geworden ist, ist auf die Verwendung von Beamten mit Monatsgehalt zurückzuführen.

Die Entwicklungszahlen in der untersten Zeile der Tafel I zeigen die Wirkung der Verkehrsschwankungen und sparsamer Wirtschaftsführung.

Tafel II behandelt das Leistungsgebiet: Zugbildung. Leistungsart: Bilden von Personentriebwagenzügen.

Kostenstellen persönlicher Art bilden der Rangierdienst bei der Zugbildung von Reisezügen (Besch. Art. 79) und der Stellwerks- und Handweichendienst für Rangierfahrten der Reisezüge (Besch. Art. 84), beides nach den Istkopfplänen für den elektrischen S-Bahnbetrieb. Die Errechnung der Kostenanteile für Strom, Fahrzeuge und Oberbau geschah nach dem in den Erläuterungen zu Tafel III dargestellten Verfahren. Dazu wurden mittlere Zeiten und Wege angenommen.

Der Hauptteil der unmittelbaren Leistungskosten entsteht im Leistungsgebiet: Zugförderung — Leistungsart: Fördern von Personentriebwagenzügen — Tafel III.

Tafel I.

S-Bahn Berlin — Elektrischer Betrieb. 1935.

Leistungsgebiet: Abfertigung.

Leistungsart: Abfertigen von Reisenden.

Kostenstellen	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Fahrkartendienst (93)	147 947	145 152	151 556	157 760	160 473	160 717
Bahnsteigsperrendienst (111)	176 706	182 877	185 372	179 963	188 124	189 554
anteilige Sachausgaben	30 113	30 418	31 190	31 220	32 313	32 445
zusammen RM	354 766	358 447	368 118	368 943	380 910	382 716
Entwicklungszahl . .	1,00	1,01	1,04	1,04	1,07	1,08
auf der S-Bahn insgesamt (elektrisch + Dampf) abgefahrene Reisende	34 917 853	32 769 567	35 950 061	35 913 058	36 081 641	36 305 585
Entwicklungszahl . .	1,00	0,94	1,03	1,03	1,03	1,04

Kostenstellen	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Fahrkartendienst (93)	157 775	151 252	154 609	146 340	151 113	144 632
Bahnsteigsperrendienst (111)	190 349	187 502	189 668	184 757	183 855	179 423
anteilige Sachausgaben	32 212	31 401	31 754	30 268	30 739	29 950
zusammen RM	380 336	370 155	376 031	361 365	365 707	354 005
Entwicklungszahl . .	1,07	1,04	1,06	1,02	1,03	1,00
auf der S-Bahn insgesamt (elektrisch + Dampf) abgefahrene Reisende	34 314 480	36 351 637	38 933 460	36 258 994	35 476 701	37 058 133
Entwicklungszahl . .	0,98	1,04	1,12	1,04	1,02	1,06

Tafel II.

S-Bahn Berlin — Elektrischer Betrieb. 1935.

Leistungsgebiet: Zugbildung.

Leistungsart: Bilden von Personentriebwagenzügen.

Kostenstellen	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Rangierdienst (79) . .	9 587	9 930	9 191	9 270	8 985	8 607
Weichendienst (84) .	15 615	16 183	17 289	16 416	16 208	15 474
Ausbessern der Fahrzeuge	1 498	1 365	1 488	1 448	1 542	1 571
Fahrstrom	3 928	3 449	3 670	3 211	3 280	3 202
Oberbau	1 338	1 219	1 330	1 293	1 377	1 404
anteilige Sachausgaben	2 639	2 748	2 786	2 710	2 664	2 532
zusammen RM	34 605	34 894	35 754	34 348	34 056	32 790
Entwicklungszahl . .	1,00	1,01	1,03	0,99	0,98	0,95
Zahl der eingest. Wagen	169 613	147 650	163 401	159 486	168 657	161 426
Entwicklungszahl . .	1,00	0,87	0,96	0,94	0,99	1,01

Kostenstellen	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Rangierdienst (79) . .	9 468	9 301	8 989	8 927	8 788	8 815
Weichendienst (84) .	16 540	16 276	15 972	15 539	16 777	16 642
Ausbessern der Fahrzeuge	1 570	1 572	1 448	1 500	1 447	1 499
Fahrstrom	3 184	3 235	3 112	3 402	3 563	4 005
Oberbau	1 403	1 404	1 338	1 341	1 292	1 339
anteilige Sachausgaben	2 743	2 702	2 619	2 565	2 687	2 667
zusammen RM	34 908	34 490	33 478	33 274	34 554	34 967
Entwicklungszahl . .	1,01	1,00	0,97	0,96	1,00	1,01
Zahl der eingest. Wagen	171 316	174 999	164 175	163 655	162 159	164 717
Entwicklungszahl . .	1,01	1,03	0,97	0,96	0,96	0,97

Zugbegleit- und Triebwagenführerdienst sind in den Beschäftigungsarten 120 bis 123 und 184 enthalten. Die Entwicklung des für diesen Dienst erforderlichen Aufwandes ist nach Zugkilometern zu messen, weil jeder Zug im allgemeinen gleichmäßig mit einem Triebwagenführer und einem Begleiter gefahren wird. Die Entwicklung der Personalkosten des Beispieles ist freilich durch personalpolitische Maßnahmen beeinträchtigt, z. B. sind bis April im Triebwagenführerdienst teilweise höher bezahlte Lokomotivführer verwendet.

Der Aufwand bei den übrigen Kostenstellen — für Strom, Oberbau und Fahrzeuge — verändert sich mit den Bruttotonnenkilometern oder — bei gleichartig gebildeten Zügen — mit den Achskilometern. Sonderrechnungen ergaben folgende Einheitssätze für:

Strom	0,13	Pfennige	auf 1	Bruttotkm,
Oberbau	0,06	„	„ 1	„
Fahrzeuge:				
Triebwagen	0,09	„	„ 1	„
Steuer- und Beiwagen . .	0,036	„	„ 1	„ .

Der Satz für Strom ist ein Mittelsatz für den gegenwärtigen Verbrauch. Er ändert sich je nach dem Inhalt der Stromlieferungsverträge.

Für die Berechnung von Oberbaukosten geben die Vorschriften der Deutschen Reichsbahn[1] Formeln an, die Unterhaltung und Erneuerung getrennt betrachten. Danach zeigen die Kosten der Erneuerung — d. h. der Beseitigung des stofflichen Verschleißes — eine lineare Abhängigkeit von der Arbeitsleistung. Die auf das Bruttotkm entfallenden Kostenanteile für die laufende Unterhaltung dagegen fallen mit wachsender Streckenleistung. Proberechnungen für verschiedene Strecken ergaben für Erneuerung den oben angegebenen Mittelsatz von 0,06 Pf./Bruttotkm.

Der Satz für Unterhaltung auf 1 Bruttotkm betrug bei Annahme einer mittleren Betriebslast auf den gesamten elektrischen S-Bahnstrecken von 46 000 t rd. 53,5 % der Erneuerungskosten, also $0{,}535 \cdot 0{,}06 = 0{,}0321$ Pf. auf 1 Bruttotkm. Er fiel bei Rechnung mit einer — um 10 % höheren — Betriebslast von 51 000 t auf 49,5 %, also auf $0{,}495 \cdot 0{,}06 = 0{,}0297$ Pf. auf 1 Bruttotkm, d. h. um 0,0024 Pf. oder 7,5 %.

Die Rechnung nach dem bei der Deutschen Reichsbahn zur Zeit angewandten abgekürzten Verfahren für die Ermittlung der Kosten von Reisezugleistungen brachte folgende Ergebnisse:

[1] Siehe Abschnitt Berechnung.

Betriebslast	mittlere Geschwindigkeit	waagerechte Bahn	Zuschlag für eine Streckenneigung von $\pm$ 0,4 ‰	Kosten der Unterhaltung auf 1 Bruttotkm in Pf.
46 000	$\leq$ 60 km	0,0208	$1+\frac{0,4}{100}$	0,0209
51 000	$\leq$ 60 km	0,019	$1+\frac{0,4}{100}$	0,0191
			Differenz =	0,0018
			$= \frac{0,0018}{0,0209} \cdot 100 = 8,6$ %	

Der Gesamtaufwand für Oberbau steigt bei einer Erhöhung der Betriebslast um 10 % im ersten Falle von 0,06 + 0,0321 = 0,0921 Pf. auf 0,0897 Pf. für 1 Bruttotkm, d. h. um 2,6 %, nach dem 2. Verfahren um 2,2 %, d. h. er bleibt auf der angenommenen mittleren Betriebsstufe nahezu unverändert. In Wirklichkeit wird auch die Oberbauunterhaltung nicht nur durch eine Zunahme der Betriebslast und die dadurch vermehrte Arbeitsleistung bedingt, sondern hängt sehr wesentlich ab von der Witterung und der Arbeitsbehinderung durch größer werdende Zugzahlen.

Bei wesentlich höheren Leistungen freilich wachsen die Unterhaltungskosten schneller, weil dann der Einfluß der Arbeitssteigerung überwiegt. Z. B. war die Strecke Mahlsdorf—Stadtbahn—Halensee—Grünau 1934 im Mittel mit 79 000 t belastet. Rechnet man auch hier — ohne Rücksicht auf die betriebliche Möglichkeit — mit einer Steigerung der Betriebslast um 10 %, so wächst der Oberbauaufwand um rd. 6,6 %, jedenfalls also auch hier langsamer als die Arbeit. Auf der gegenwärtigen mittleren Betriebsstufe des gesamten elektrischen S-Bahnnetzes können nach diesen Überlegungen nur die Kosten der Oberbauerneuerung als in vollem Umfange leistungsbedingt aufgefaßt werden. Die Erneuerungskosten ließen sich übrigens nach dem genannten abgekürzten Verfahren der Reichsbahn wie folgt bestimmen:

Für die + 0,4 ‰ geneigte Bahn	Zuschlag für 1 Halt auf 1 bei Vm = 60 km	Kosten der Erneuerung auf 1 Bruttotkm in Pf
0,014	0,046	0,06

Dieses Ergebnis stimmt mit dem auf anderem Wege ermittelten gut überein.

Tafel III.

S-Bahn Berlin —

Leistungsgebiet:

Leistungsart: Fördern von

Kostenstellen	Januar	Februar	März	April	Mai
Zugbegleitdienst (120—123)	136 366	136 906	136 964	136 314	134 591
Triebwagenführerdienst (184)	150 894	150 037	150 640	150 006	145 622
anteilige Sachausgaben .	13 331	13 397	13 366	13 308	13 199
zusammen RM	300 591	300 340	300 970	299 628	293 412
Entwicklungszahl	1,00	1,00	1,00	1,00	0,98
Zugkm	2 067 047	1 872 179	2 068 712	2 007 518	2 102 573
Entwicklungszahl	1,00	0,91	1,00	0,97	1,02
Kosten auf 1 Zugkm RM	0,15	0,16	0,15	0,15	0,14
Fahrstrom für die Zugförderung	599 729	546 442	595 895	579 593	617 319
sonstige Betriebsstoffe .	2 963	2 700	2 944	2 864	3 050
Abnutzung des Oberbaus	266 309	242 647	264 607	257 368	274 121
Ausbessern der Fahrzeuge	298 104	271 617	296 199	288 095	306 848
zusammen RM	1 167 107	1 063 406	1 159 645	1 127 920	1 201 338
Entwicklungszahl	1,00	0,91	0,99	0,97	1,03
gefahrene Achskm (elektr. Betrieb)	49 564 350	45 160 464	49 247 510	47 900 246	51 018 078
Entwicklungszahl	1,00	0,91	0,99	0,97	1,03
Kosten auf 1 Achskm RM	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024

Elektrischer Betrieb. 1935.

Zugförderung.

Personentriebwagenzügen.

Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
132 967	131 849	128 860	130 939	128 063	132 411	129 548
146 505	147 518	148 186	147 283	145 586	144 317	145 775
13 019	12 674	12 826	12 750	12 720	12 472	12 573
292 491	292 041	289 872	290 972	286 369	289 200	287 896
0,97	0,97	0,96	0,97	0,95	0,96	0,96
2 067 915	2 112 811	2 122 849	2 034 422	2 089 652	2 008 813	2 061 453
1,00	1,02	1,03	0,98	1,01	0,97	1,00
0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
629 226	629 148	637 079	599 648	600 787	579 104	599 729
3 109	3 109	3 110	2 963	2 968	2 861	2 965
279 408	279 129	279 474	266 274	266 779	257 151	266 468
312 767	312 455	312 840	298 064	298 632	287 851	298 281
1 224 510	1 223 841	1 232 503	1 166 949	1 169 166	1 126 967	1 167 443
1,05	1,05	1,05	1,00	1,00	0,97	1,00
52 002 174	51 995 687	52 014 394	49 557 712	49 651 822	47 859 868	49 593 862
1,05	1,05	1,05	1,00	1,00	0,97	1,00
0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024	0,024

Die Tafeln II und III sind nur mit Erneuerungskosten gerechnet. Der Einfachheit halber wurde auf den — an sich denkbaren — Versuch, den beweglichen Teil der Unterhaltungskosten durch einen Zuschlag zu den Erneuerungskosten abzugelten, verzichtet. Die Unterhaltungskosten sind also — auf der gegenwärtig erreichten Betriebsleistungsstufe — als mittelbar angesehen.

Bei den Fahrzeugkosten wurde unterschieden nach solchen für Triebfahrzeuge und für Steuer- und Beiwagen. Als Kosten der gesamten Fahrzeugunterhaltung im elektrischen S-Bahnbetrieb ergab sich 1934 der Durchschnittssatz von 1,39 Rpf./Achskm. Eine Sonderrechnung ergab 1,45 Rpf./Achskm.

Als unmittelbar leistungsbedingt wurden angesehen:

bei Triebwagen die Aufwendungen der Ausbesserungswerke bei der — allgemein nach 100 000 km Laufleistung erfolgenden — Untersuchung der Drehgestelle und Motoren,

bei den übrigen Wagen nur solche für Drehgestelle.

Dazu ist gerechnet der volle Aufwand für diese Fahrzeuge in den Betriebswerken. Die angestellte Sonderuntersuchung ergab die folgenden Kostensätze:

für Triebwagen	RAW.	0,761	Pf./Achskm,
	Bw.	0,208	„
	Zusammen	0,969	Pf./Achskm,
für Steuer- oder Beiwagen . .	RAW.	0,215	Pf./Achskm,
	Bw.	0,060	„
	Zusammen	0,275	Pf./Achskm,

Bei einem Gewicht unter der Triebwagenachse von durchschnittlich 10,5 t, unter den übrigen Achsen von 7,75 t, ergaben sich die oben genannten Sätze für ein Bruttotkm

für Triebwagen . . . . . von 0,09 Pf.,

für Steuer- und Beiwagen . . von 0,036 Pf.

Diese Sätze sind zwar aus wirklichen Ausgaben abgeleitet, müssen aber von Zeit zu Zeit nachgeprüft werden, wenigstens solange das genaue Gesetz der Kostenentwicklung in Abhängigkeit von den Leistungen noch nicht bekannt ist.

Tafel III ergibt für 1935 die folgenden Kostensätze für Zugförderung:

persönliche Kosten . . . . . 0,14 RM/Zugkm,

technischer Verbrauch und Verschleiß . . . 0,024 RM/Achskm.

Tafel IV.

S-Bahn Berlin — Elektrischer Betrieb. 1935.

Gesamter unmittelbarer Leistungsaufwand.

Ausgaben im Leistungsgebiet	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Abfertigung	354 766	358 447	368 118	368 943	380 910	382 716
Zugbildung	34 605	34 894	35 754	34 348	34 056	32 790
Zugförderung	1 467 698	1 363 746	1 460 615	1 427 548	1 494 750	1 517 001
zusammen RM	1 857 069	1 757 087	1 864 487	1 830 839	1 909 716	1 932 507
Entwicklungszahl . .	1,00	0,95	1,00	0,99	1,03	1,04
S-Bahn Einnahme insgesamt, nur Personenverkehr (elektrisch u Dampf)[1] . . . RM	5 661 099	5 311 424	5 978 999	6 261 403	6 414 666	6 684 663
Entwicklungszahl . .	1,00	0,94	1,06	1,10	1,13	1,18

Ausgaben im Leistungsgebiet	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Abfertigung	380 336	370 155	376 031	361 365	365 707	354 005
Zugbildung	34 908	34 490	33 478	33 274	34 554	34 967
Zugförderung	1 515 882	1 522 375	1 457 921	1 455 535	1 416 167	1 455 339
zusammen RM	1 931 126	1 927 020	1 867 430	1 850 174	1 816 428	1 844 311
Entwicklungszahl . .	1,04	1,04	1,01	1,00	0,98	0,99
S-Bahn Einnahme insgesamt, nur Personenverkehr (elektrisch u Dampf)[1] . . . RM	6 175 929	6 557 748	6 761 209	6 149 564	5 963 051	6 281 535
Entwicklungszahl . .	1,09	1,16	1,19	1,09	1,05	1,11

[1] getrennte Rechnung besteht nicht.

Damit kostet

der 8-Wagen-Zug . . . $0{,}14 + 32 \cdot 0{,}024 = 0{,}91$ RM/km,
der 6- „ . . . $0{,}14 + 24 \cdot 0{,}024 = 0{,}72$ „ „
der 4- „ . . . $0{,}14 + 16 \cdot 0{,}024 = 0{,}52$ „ „
der 2- „ . . . $0{,}14 + 8 \cdot 0{,}024 = 0{,}33$ „ „

an unmittelbaren Leistungskosten. Die kritische Betrachtung ihrer Entstehung läßt erkennen, daß diese Kostensätze bei der Berechnung besonders von Zuwachs- oder Fortfallkosten gut verwendbar sind.

Auf Tafel IV sind der insgesamt als unmittelbar leistungsbedingt angesehene Aufwand zusammen- und den im gesamten S-Bahnbereich erzielten — vorläufigen — Einnahmen gegenübergestellt. Die Entwicklungszahlen ergeben das für die Betriebs- und Wirtschaftsführung recht erfreuliche Bild einer größeren Einnahme- als Ausgabesteigerung im elektrischen S-Bahnbetriebe.

Nutzen der unmittelbaren Leistungskosten.

In den gegebenen Beispielen ist auf den praktischen Nutzen der unmittelbaren Leistungskosten schon hingewiesen. In diesem Abschnitte soll die Frage noch näher und vertiefend weiter erörtert werden. Dabei ist zu überlegen,

1. welchen Nutzen der Betriebsleiter (im weiteren Sinne) aus der Kenntnis der unmittelbaren Leistungskosten zu ziehen vermag,
2. in welcher Weise die Trennung der Betriebskosten nach unmittelbaren und mittelbaren Leistungskosten die Erkenntnisse aus der Kostenrechnung vertiefen kann,
3. wie diese Trennung die Verkehrskostenrechnung erleichtern wird.

1. Nutzen für den Betriebsleiter.

Die unmittelbaren Leistungskosten entstehen augenscheinlich innerhalb der engsten Einflußzone des Leiters eines Betriebes und unterliegen seiner Einwirkung unmittelbar und in vollem Umfange.

Anders verhält es sich mit dem mittelbaren Aufwand. Er folgt — wie dargelegt worden ist — den Leistungsänderungen zeitlich erst in verhaltenem Abstande und der Höhe nach in ungleichmäßigem Auf- oder Abstieg. Dieser zeit- und stufenweisen Statik des mittelbaren Aufwandes steht die leichte Beweglichkeit, die uneingeschränkte Dynamik der unmittelbaren Kosten gegenüber. Beweglich sind freilich beide Betriebskostenarten — es wäre falsch, nur die unmittelbaren als leistungsbeweglich anzusehen. Aber es besteht eben ein wesentlicher Gradunterschied in der Art der Beweglichkeit, ein Unterschied, der sich in den Wirkungsmöglichkeiten des Betriebsleiters notwendig ausprägen muß.

Frei wirkend kann der Betriebsleiter nur den unmittelbar leistungsbedingten Aufwand gestalten. Er kann ihn der Verkehrsentwicklung wirtschaftend anpassen. Die Eigenart der mittelbaren Kosten aber ist es, daß sie sich einer solchen Einwirkung mehr oder weniger weitgehend entziehen. Sie bedeuten für den Betriebsleiter gleichsam eine Fessel, die er nicht nach freiem Ermessen abstreifen kann. Darüber muß man sich bei jeder Maßnahme klar sein, die zu einer Vermehrung der Fixkostenlast — namentlich auf Kapitalgebiet — führen könnte.

Der praktische Nutzen der Kostentrennung für den Betriebsleiter ist somit offenkundig bedeutend.

2. Nutzen für die Betriebskostenrechnung.

In der praktischen Betriebskostenrechnung wird häufig nicht nach unmittelbaren und mittelbaren Leistungskosten getrennt. Beide Kostenarten werden dann gemeinsam in einem Rechnungsgange behandelt. Auch die eingangs geforderte scharfe Scheidung der Betriebs- von den Verkehrskosten ist oft zu vermissen. Es erscheint des gedanklichen Zusammenhanges wegen nützlich, auf die letzte Frage noch einmal kurz einzugehen.

Primäre Kostenursache jeden Unternehmens ist die vom Betriebe geleistete Arbeit. Die Art der Betriebsarbeit bedingt die Höhe der Betriebskosten.

Nun geschieht jede Arbeit in der Hoffnung auf Nutzen (Gewinn). In Wirklichkeit wird solche Hoffnung freilich nie ganz erfüllt. Besonders ein Verkehrsunternehmen arbeitet nie ganz ohne — freilich zwecknotwendigen, aber „nutzlosen" — Leerlauf. Die Art der Ausnutzung der Betriebsarbeit (durch „nützlichen", d. h. einträglichen Verkehr) bedingt die Höhe der Verkehrskosten. In der Unmöglichkeit, die Betriebshoffnung ganz zu erfüllen, liegt somit eine sekundäre Kostenursache, die allgemein die Kosten der Nutzeinheit gegenüber den Kosten der Betriebseinheit erhöht. Als Formel würde dieses Ergebnis so lauten:

$$K_v = \eta \cdot K_B, \text{ worin } \eta > 1.$$

In dieser Formel liegt das Programm jeder Kostenrechnung, nämlich zuerst die Wirkung der inneren Kostenursachen aufzudecken und dann den Geschäftsnutzen des entstandenen (Betriebs-)Aufwandes zu bedenken: zuerst Betriebs-, dann Verkehrskostenrechnung.

Innerhalb der Betriebskostenrechnung ist oben nach unmittelbar durch die Leistung bedingten und mittelbar zur Leistung beitragenden Kosten unterschieden. Der Nutzen solcher Scheidung für die Zwecke des Betriebsleiters ist schon beleuchtet. Für die Kostenrechnung ist es nun wesentlich, daß die unmittelbaren Leistungskosten begrifflich als

Leistungskosten schlechthin angesehen werden müssen. Denn sie entstehen und vergehen mit der Leistung selbst und sind jeweils in voller Höhe nach der Plus- oder Minusseite hin ansetzbar. Veränderungen des mittelbaren Betriebsaufwandes dagegen bedeuten eine Verschiebung der Leistungsfähigkeit des Betriebes von einer Leistungs- oder Betriebsstufe zur andern. Wenn z. B. der Fahrplan eines neuen Zuges auf einer eingleisigen Strecke ein neues Kreuzungsgleis nötig macht, so entstehen die Ausgaben dafür zweifellos zunächst für den einen Zug ganz allein. Aber das neue Gleis würde im Bedarfsfalle auch noch weitere Zugkreuzungen ermöglichen. Diese neuen Betriebsvorgänge würden keinen neuen Gleisaufwand verursachen. Die Leistungsfähigkeit der Strecke ist also durch den Gleisbau über die unmittelbaren Erfordernisse des Einzelfalles hinaus erhöht worden. Würde man die Abschreibung und Verzinsung der Kosten des neuen Kreuzungsgleises sowie seine Unterhaltung und Erneuerung dem einen neuen Kreuzungszuge ganz allein anlasten, so würde dieser Zug erheblich teurer erscheinen, als gleichartige andere, und zwar nur aus dem Grunde, weil er zufällig den letzten Anlaß zum Bahnhofsausbau gegeben hatte. Aus solchen Zufälligkeiten der Leistungsreihenfolge würden also ganz verzerrte und völlig unverständliche Kostenbilder entstehen. Die einfachste Überlegung lehrt zudem, daß gleiche Betriebsvorgänge stets gleiche Betriebskosten hervorrufen müssen. Bei den unmittelbaren Leistungskosten ist das auch stets der Fall. Die Unstimmigkeit entsteht augenscheinlich aus der stufenweisen Entwicklung der mittelbaren Leistungskosten. Sie kann nur dadurch behoben werden, daß man in der Betriebskostenrechnung den fixen Aufwand als ein Ganzes auffaßt, das alle kostenverursachenden Betriebsvorgänge gleichmäßig belastet. Dabei ist es gedanklich unwesentlich, ob eine Erhöhung der mittelbaren Kosten die Anlagezuwachs- oder die reine Betriebsrechnung betrifft. Nicht nur Neubaukosten — wie im vorliegenden Beispiel —, sondern auch zusätzliche mittelbare Personalkosten — etwa für die Besetzung eines Stellwerks — tragen dazu bei, das betriebliche Leistungsvermögen zu erhöhen und kommen damit dem Betriebsganzen (Bahnhof, Strecke, Netz) zugute. Selbstverständlich ist es möglich, daß entstandene Neukosten — z. B. für Fahrzeuge — zunächst nur einer einzigen Betriebshandlung dienen. Aber auch in diesem Falle müssen diese Kosten von der Betriebskostenrechnung grundsätzlich als Allgemeinkosten aufgefaßt werden. Um das einzusehen, braucht man sich nur die verursachende Leistung als nach erfolgter Ausgabe wieder fortfallend vorzustellen. Dann verschwinden zwar die unmittelbaren Leistungskosten, die mittelbaren aber bleiben und müssen irgendwie vom Gesamtbetriebe weiter getragen werden. Zwar wird man ver-

suchen, sie nutzbar zu machen. Das wird bei Personal und beweglichen Anlagen oder Fahrzeugen vielleicht auch sehr bald geschehen können. Aber der Gedanke an solche zukünftigen Entlastungsmöglichkeiten ist eine allgemeine Geschäftssorge und hat mit der gegenwärtig zu betrachtenden einzelnen Betriebshandlung unmittelbar nichts zu tun. Der weitere Gedanke an den zu erstrebenden Geschäftsnutzen ist bei der Betriebskostenrechnung überhaupt völlig auszuschalten. Diese Rechnung hat vielmehr einzig und allein die Aufgabe, die innerwirtschaftlichen Kostenzusammenhänge zu beleuchten. Der Gedanke an den als Gegenwert des Betriebsaufwandes zu erstrebenden Nutzen steht auf einem anderen Blatt. Dort — d. h. bei der Verkehrskostenrechnung — wird selbstverständlich ein Sonderaufwand für die einzelne Betriebsleistung durch die Preissetzung im Rahmen des Erreichbaren abgegolten werden müssen.

Die Betriebskostenrechnung betrachtet also auf der einen Seite den unmittelbar kostenverursachenden Leistungsaufwand und auf der anderen Seite den — fixen — Geschäftsapparat, mit dem die Leistungen ausgeführt werden. Diese unterschiedliche Wesensart der beiden Betriebskostenarten muß sorgfältig beachtet werden, wenn man Fehlschlüsse vermeiden will. Sie sei noch einmal knapp dargestellt:

Die unmittelbaren Leistungskosten sind auf das engste mit einem einzigen Betriebsvorgange verknüpft. Sie können daher ganz für sich allein betrachtet werden. Zeitlich sind sie vorübergehende, einmalige Kosten.

Die mittelbaren Leistungskosten dagegen sind Sache des gesamten Betriebes. Sie können also nur im Zusammenhang mit der Gesamtheit der Betriebsvorgänge betrachtet werden („Betrieb" im weitesten Sinne gefaßt als Gesamtheit der zweckgerichteten Geschäftsvorgänge). Sie sind — stufenweise — dauernde Kosten.

Eine Kostenrechnung, die eine solche Trennung der wesensverschiedenen Betriebskostenarten vorsieht, wird den Wirklichkeiten des Betriebsgeschehens gerecht und dazu beitragen, die Kenntnis der Kostenzusammenhänge zu vertiefen.

3. Nutzen für die Verkehrskostenrechnung.

Der Verkehrskostenrechnung bietet der konstante unmittelbare Kostensatz für die Leistungseinheit des Betriebes den ersten festen Anhalt. Denn man wird meist bestrebt sein, wenigstens die unmittelbaren Betriebskosten zu erwirtschaften. Selbstverständlich aber steht es jedem frei — sofern er dazu in der Lage ist, d. h. anderweit Deckung hat — auch unter den unmittelbaren Kosten seines Betriebes zu verkaufen. Dann entsteht eben aus dieser Geschäftshandlung ein Ver-

lust. Der unmittelbare Kostensatz für die Betriebsleistungseinheit bildet also die unterste Verlustgrenze für die Preisbildung.

Den zweiten festen Anhalt für die Verkehrskostenrechnung bietet die stufenweise konstante Gesamtsumme des fixen Betriebsaufwandes. Der veränderliche mittelbare Kostensatz für die Betriebsleistungseinheit bringt ihr dagegen wenig praktischen Nutzen, zumal sie selbst zu der betrieblichen Veränderlichen — der Betriebsleistungsmenge — noch eine eigene Veränderliche — nämlich die Verkehrsgröße — in die Rechnung hineinbringt. Das sei an einem zahlenmäßigen Rechnungsgange deutlich gemacht:

In einem Omnibusbetrieb betrage der konstante unmittelbare Betriebskosten-Einheitssatz 0,20 RM für das Wagenkm. Faßt der Wagen 40 Fahrgäste und ist er durchschnittlich zur Hälfte ausgenutzt, so errechnet sich der unmittelbare Verkehrs-Kostensatz auf 1 Personenkm zu $\frac{0{,}20}{40:2} \cdot 100 = 1$ Rpf. Jede Tarifbildung unter diesem Satze würde eine unmittelbare Geschäftseinbuße bedeuten, jede darüber einen Beitrag zunächst zur Deckung des Fixaufwandes und schließlich zum Geschäftsgewinn aufbringen.

Werden im ganzen 16 Mio. Personenkm jährlich gefahren und bemißt sich der Fixaufwand des Unternehmens auf 160 000 RM, so müßte im Durchschnitt über den Grundbetrag von 1 Rpf. hinaus noch ein weiterer in gleicher Höhe verdient werden. Die gleiche Einnahme ist aber zu erzielen, wenn etwa die Personenkm zur einen Hälfte den Tarif von 1,5 Rpf., zur andern einen solchen von 2,5 Rpf. auf sich nehmen. Hier hat eben die Preisbildung beliebigen Spielraum.

Die Rechnung benutzt also als Ausgangswert den unmittelbar leistungsbedingten Betriebskostensatz, gewinnt daraus mit Hilfe einer verkehrsstatistischen Größe — Platzausnutzung $= \frac{\text{Personenkm}}{\text{Platzkm}}$ — den Verkehrskosten-Grundwert und schließlich aus dem Bruche $\frac{\text{Fixaufwand}}{\text{Personenkm}}$ den Verkehrskosten-Maßwert. Eine Tarifbildung unter dem Verkehrskosten-Grundwert bringt Verlust; eine darüber hinaus um mehr als den Verkehrskosten-Maßwert erhöhte Tarifbildung bringt Gewinn für das Verkehrsunternehmen.

Die Unterscheidung der beiden Betriebskostenarten hat diesen Rechnungsgang offenbar nicht wenig erleichtert.

Der Nutzen solcher Scheidung tritt ebenfalls scharf hervor bei der Berechnung von Mehr- oder Zuwachskosten und von Min-

der- oder Fortfallkosten, wie sie in der Praxis der Kostenrechnung am häufigsten vorkommen wird. Zwei Zwecke werden auch bei solchen Berechnungen verfolgt:

1. den Verkehrskostengrundwert zu bestimmen als Anhalt bei der Bildung von Niedrigsttarifen ohne unmittelbare Verluste,
2. den Verkehrskostenmaßwert zu bestimmen zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsfalles.

Wird in dem Omnibusbetriebe des letzten Beispiels eine neue Linie befahren, so entsteht zunächst als Mehrausgabe der unmittelbare Betriebsleistungsaufwand von 0,20 RM für das Wagenkilometer. Ist die neue Linie zu 75 % vom Verkehr ausgenutzt, so entsteht hier ein Verkehrskostengrundwert von $\frac{0{,}20}{30} \cdot 100 = 0{,}67$ Rpf. für ein Personenkilometer. Sind neue Wagen nicht erforderlich, und bleibt auch der übrige Fixaufwand unverändert, so bildet der neue Verkehrskostengrundwert gleichzeitig die verlustfreie Untergrenze der Preisbildung.

Will man indessen die Wirtschaftlichkeit der neuen Linie im Rahmen des Geschäftsganzen nachprüfen, so muß man ihr auch ihren Anteil am Fixaufwande des Unternehmens zumessen. Werden auf der neuen Linie 10 % der bisherigen Personenkm gefahren, so wird der neue Verkehrskostenmaßwert des ganzen Geschäftes $\frac{160\,000}{17{,}6 \text{ Mio.}} \cdot 100 = 0{,}91$ Rpf. Für die neue Linie gilt damit als unterste Wirtschaftlichkeitsgrenze der Satz von $0{,}67 + 0{,}91 = 1{,}58$ Rpf. für den Personenkm.

Wird auf einer Eisenbahnstrecke ein neuer Zug eingelegt, so ist grundsätzlich genau so zu verfahren. Auch hier entsteht zunächst als Mehrausgabe der unmittelbar leistungsbedingte Betriebskostensatz für die Betriebsleistungseinheit. Wird der Zug mit neu zu beschaffenden Fahrzeugen gefahren, die zunächst einem anderen Zwecke nicht dienen, so ist dieser — fixe — Mehraufwand dem Zuge ebenfalls anzulasten. Die Summe der unmittelbar und der mittelbar leistungsbedingten Betriebskosten ergibt dann nach Multiplikation mit einem verkehrlichen Ausnutzungskoeffizienten den Verkehrskostengrundwert für die Verkehrseinheit. Die Verkehrskostenrechnung geht also hier einen besonderen Weg. Sie ist auf den äußeren Geschäftserfolg gerichtet. Daher muß sie jede einzelne Geschäftshandlung mit allen gegenwärtig für sie aufzuwendenden Sonderkosten belasten. Sie braucht nicht darauf Rücksicht zu nehmen, daß durch den gegenwärtigen Sonderaufwand vielleicht einmal künftig eine andere Betriebshandlung erleichtert werden könnte, sondern muß schnellste Deckung aller Unkosten zu erzielen trachten.

Vollwirtschaftlich ist der neue Zug aber erst, wenn er außer dem Verkehrskosten-Grundwert auch noch seinen Anteil an dem übrigen Fixaufwande des Unternehmens aufbringt.

Wird auf einer Eisenbahnstrecke eine neue Haltestelle — etwa für Reisezüge des Vorortverkehrs — eingerichtet, so muß als M e h r ausgabe nicht nur der unmittelbare Leistungsaufwand für das Halten und Wiederanfahren der Züge, sondern auch die M e h r ausgabe an fixem Aufwand für das Einrichten der Haltestelle angerechnet werden. Denn die Haltestelle ist als ein in sich geschlossener Betrieb mit eigener Wirtschaftlichkeit aufzufassen. Im Rahmen des Bahnunternehmens muß die neue Haltestelle schließlich — um wirtschaftlich zu sein — auch wieder ihren Anteil an dem übrigen Fixaufwande des Unternehmens auf sich nehmen.

Bei Fortfall einer Leistung, z. B. einer Zugfahrt auf einer Strecke, entsteht ohne jeden Zweifel eine Minderausgabe für Treibstoff und an Verschleiß. Schon die Ersparnis an unmittelbarem Personalaufwand aber wird nicht immer zu verwirklichen sein, vielmehr nur der Ausnutzungsgrad von Personalgruppen verschlechtert werden. Der Fixaufwand wird häufig überhaupt nicht zu ändern sein. Die errechnete Minderausgabe muß daher in einer Wirtschaftlichkeitsberechnung um den zu Lasten des Unternehmens b l e i b e n d e n Anteil der fortfallenden Leistung am übrigen Aufwand notwendig gekürzt werden.

Bei Aufheben einer ganzen Strecke fallen wie die unmittelbaren auch die mittelbaren Kosten der Strecke fort. Der von dem Streckenverkehr bisher getragene — für solche Berechnungen irgendwie prozentmäßig festzulegende — Anteil am sonstigen Fixaufwande des Bahnunternehmens aber bleibt und muß in der Wirtschaftlichkeitsberechnung wieder von der Ersparnis abgesetzt werden.

Wie diese Beispiele zeigen, kann durch die gedankliche und rechnerische Trennung nach Betriebskostenarten auch die Verkehrskostenrechnung durchsichtiger gestaltet und damit erleichtert werden.

Der Begriff des Verkehrskostenmaßwertes ergab sich oben aus dem Bruche Fixaufwand durch Verkehrsleistung. Er steckt in gleicher Weise in den Fixkosten, die nach den letzten Beispielen in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einkalkuliert werden sollen. Mit alledem bietet sich für die Auswertung solcher Berechnungen — nämlich für die Preisbildung — nur ein objektiver Maßstab. Die Preisbildung selbst aber ist — und muß sein — ein völlig subjektiver Vorgang. Für sie gibt es — außer der Rücksicht auf die Wirtschaft des Gesamtgeschäftes (Liquidität, Rentabilität) — grundsätzlich überhaupt keine Bindungen.

Allgemeiner Überblick über das Geschäftsjahr 1935 der Deutschen Reichsbahn.

Von

Reichsbahnoberrat **Dr. Hardt** in Berlin.

Der Bericht der Deutschen Reichsbahn über ihr elftes Geschäftsjahr trägt eine besondere Note. Es handelte sich nicht nur darum, nach dem üblichen und bewährten Aufbau und Rahmen der vergangenen zehn Jahre das elfte Glied in der Kette dieser Jahresberichte der Öffentlichkeit zu unterbreiten und sie mit Wort und Zahl ausreichend und einheitlich unter Wahrung der Kontinuität mit früheren Jahren zu unterrichten, sondern den Bericht unter das Zeichen der beiden historisch wichtigsten Ereignisse des Jahres zu stellen, nämlich der Wiedervereinigung der Eisenbahnen im Saarland mit der Deutschen Reichsbahn sowie der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen.

Die gleiche Bedeutung, die der 1. März 1935 im politischen Geschehen des Deutschen Reiches hatte, nahm die Rückgliederung des Saarlandes im deutschen Wirtschafts- und Verkehrsleben ein. Handelte es sich doch darum, das im Laufe der vergangenen Jahre naturnotwendig stark nach Westen ausgerichtete Wirtschaftsleben der Saar in kurzer Zeit auf das deutsche Heimatland umzustellen. Hand in Hand hiermit mußten die früher den Preußischen und Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angehörenden Saareisenbahnen mit der Deutschen Reichsbahn verschmolzen werden. Diese Aufgabe warf schwierige Fragen der Betriebs-, Tarif- und Beschaffungsregelung auf. Es gelang, in kurzer Zeit die Zugverbindungen der Saar auszugestalten, ihrer Wirtschaft für Bezug und Absatz — insbesondere für Kohle und Eisen — verbilligte Tarife zu bieten, sowie die Eisenbahnanlagen in Unterhaltung und Erneuerung zu verbessern.

Ein für die Deutsche Reichsbahn noch eindrucksvolleres Geschehen brachte das Ende des Berichtsjahres mit dem 7. Dezember 1935, dem Tage, an dem sich die Inbetriebnahme des ersten deutschen Schienen-

weges von Nürnberg nach Fürth zum 100. Male jährte. Hatte schon einleitend der Reichs- und Preußische Verkehrsminister Frhr. von Eltz-Rübenach, in seiner Ansprache beim Festakt der Jubiläumsfeier in Nürnberg den Anteil der deutschen Eisenbahnen an der Überwindung der Kleinstaaterei gewürdigt, so konnten die Eisenbahnen besonders stolz sein auf die Anerkennung ihrer Leistungen im verflossenen Jahrhundert durch den Führer und Reichskanzler, der die Reichsbahn als „das erste ganz große sozialistische Unternehmen" bezeichnete. Seine Auffassung hierzu gipfelte in den Worten:

> „Es ist das Eigenartige dieses Unternehmens, daß an der Spitze nicht die Frage des Gewinns steht, sondern die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses an sich."

Über das Wesen der verschiedenen Verkehrsmittel führte er damals aus:

> „Der Kraftwagen ist ein individuelles Transportmittel. Das Flugzeug ist das schnellere Transportmittel. Das unbedingt sichere Massentransportmittel ist und bleibt für absehbare Zeit nach wie vor die Eisenbahn." — „Es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, daß in der Zukunft zwischen diesem sozialistischen Unternehmen und dem vorwärtsstürmenden Neuen unserer individuellen Verkehrsbefriedigung eine Synthese gefunden wird. Unter keinen Umständen darf jedoch der Träger unseres gewaltigen Gesamtverkehrs irgendwie zu Schaden kommen."

Diese Worte des Führers und Reichskanzlers werden allen Eisenbahnern ein Ansporn sein, die deutschen Eisenbahnen als Hauptträger des Verkehrs auch künftig zu erhalten und zu entwickeln, ebenso wie sie im verflossenen Jahr versucht haben, die umfassenden gemeinnützigen Aufgaben zu erfüllen, die der Reichsbahn im Rahmen des Neuaufbaus des Reiches zufallen.

Der Verkehr und auch die Einnahmen sind 1935 gegenüber dem Vorjahre gestiegen, selbst unter Berücksichtigung des Zuwachses durch das Netz der Saarbahnen mit rd. 440 km Streckenlänge. Die Zunahme machte im öffentlichen Güterverkehr an Tonnen 14,2 %, an Einnahmen 8,6 % aus, im Personenverkehr an Fahrten 9,5 % und an Einnahmen 7,8 %. Der verhältnismäßig geringere Anstieg in den Einnahmen erklärt sich aus der Abwanderung höherwertigen Verkehrs auf andere Verkehrsmittel und aus den weitgehenden tariflichen Vergünstigungen im Interesse der Gesamtheit, insbesondere zur Unterstützung der deutschen Wirtschaft in ihrem Rohstoffbezug und ihrer Ausfuhr. Dazu kommt, daß umfassende Frachtermäßigungen zur Förderung der nationalen Arbeit auch 1935 zugestanden wurden, ebenso wie die Sonderstellung der Reichsautobahnen mit der Anwendung des Dienst-

guttarifs für ihre Güterbeförderung aufrechterhalten wurde. Dem Winterhilfswerk 1935/36 der Reichsregierung wurde wiederum Frachtfreiheit gewährt, was einem Frachtausfall von rd. 16 Mio. RM gleichkam. Insgesamt erbrachte das Jahr 1935 260 Mio. RM oder 7,8 % mehr Einnahmen als 1934, 666 Mio. RM oder 22,8 % mehr als 1933, allerdings noch 1768 Mio. RM oder 33,0 % weniger Einnahmen als das Jahr 1929. Zwangsläufig führten die vermehrten Betriebsleistungen zur Bedienung des gestiegenen Verkehrs zu einem Anwachsen der Ausgaben, die noch durch die zahlreichen Aufwendungen zugunsten der Allgemeinheit und durch solche sozial- und arbeitspolitischer Natur weiter gesteigert wurden. 1,5 Mia. RM flossen der Wirtschaft für Beschaffungen, Lieferungen und Arbeitsaufträge unmittelbar zu, außerdem mittelbar 2 Mia. an Löhnen für die nicht eigenen Arbeiter und an sonstigen persönlichen Aufwendungen.

Trotzdem wies die Betriebsrechnung 1935 einen Überschuß von 152,2 Mio. RM gegenüber 24,0 Mio. RM im Vorjahre aus; die Betriebszahl verbesserte sich entsprechend von 99,28 auf 95,75. Allerdings ist es der Deutschen Reichsbahn nicht gelungen, sich von einem Teil der auf ihr ruhenden politischen Lasten zu befreien. Außerhalb der Betriebsrechnung war infolgedessen noch ein Betrag von 227,9 Mio. RM zu decken, der sich aus dem Beitrag an das Reich, Dienst der Schuldverschreibungen und Anleihen, Rückstellungen für Abschreibungen auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs, Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage und Dividende auf die Vorzugsaktien zusammensetzt. Der Betriebsüberschuß zuzüglich des Vortrags aus 1934 von 0,2 Mio. RM reichten für diesen Bedarf nicht aus. Die Dividende auf die Vorzugsaktien wurde nur durch die Heranziehung von außerordentlichen Einnahmen in Höhe von 49,0 Mio. RM und einer Sonderrücklage in Höhe von 26,5 Mio. RM gedeckt. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß nach § 19 Ziff. 2 der Satzung die Ausgleichsrücklage 2 % der gesamten Betriebseinnahme, in diesem Falle 71,7 Mio. RM, betragen sollte; statt dessen sind nur 27,5 Mio. RM dafür eingesetzt. Auch wurde die nach § 19 Ziff. 4 vorgesehene Rücklage für die Einziehung der Vorzugsaktien in Höhe von 36,0 Mio. RM nicht gebildet. Demnach fehlten $(71{,}7 - 27{,}5) + 36{,}0 + 75{,}7$ oder rd. 156 Mio. RM. Es ist also der Deutschen Reichsbahn 1935 nicht möglich gewesen, die Kosten ihrer Gesamtrechnung einschließlich der gesetzlich festgelegten Rücklagen aus ihrem Betrieb herauszuwirtschaften. Da derartige außerordentliche Einnahmen und Sonderrücklagen in Zukunft nicht mehr zur Verfügung stehen, ferner mit einer fühlbaren Entlastung der Rechnung durch Erleichterungen in den politischen und sonstigen Lasten oder

durch radikale Senkung der Betriebsausgaben aus Gründen der Betriebssicherheit und der ordnungsgemäßen Betriebsabwicklung zur Zeit nicht gerechnet werden kann und die Bildung von Reserven für ein Unternehmen wie die Deutsche Reichsbahn unerläßlich ist, muß künftig ein Rechnungsausgleich auf andere Weise angestrebt werden. Die Reichsbahn war daher gezwungen zu versuchen, die Deckung ihrer Ausgaben in einer entsprechenden Erhöhung der Einnahmen zu finden. Der erforderliche Mehrbedarf für 1936 ist mit rd. 165 Mio. RM ermittelt worden, und zwar 29 Mio. RM veranschlagter Fehlbetrag zuzüglich dringend notwendiger Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in einer geschätzten Höhe von 136 Mio. RM. Von diesen 165 Mio. RM sollen rd. 100 Mio. RM auf tarifarischem Wege hereingebracht werden, 65 Mio. durch vermehrten Verkehr und mit Hilfe gewisser Ersparnismaßnahmen. Mit Wirkung vom 20. Januar 1936 sind daher die Güter- und Tiertarife mit einem 5prozentigen Zuschlag belegt, mit Ausnahme der Tarife für lebenswichtige Güter und einiger Ausnahmetarife, für die eine Heraufsetzung der Fracht nicht tragbar wäre.

Auf dem Gebiete des Kapitaldienstes sind unter den Anleihen der Anteil der Deutschen Reichsbahn an der Internationalen 5½prozentigen Anleihe des Deutschen Reiches (Young-Anleihe) sowie ihr Anteil an der 4½prozentigen steuerfreien Reichsbahnanleihe 1931 (Amnestieanleihe) nur geringfügig geändert. Die 6prozentigen fünfjährigen Reichsbahnschatzanweisungen 1930 wurden in die 4½prozentigen Reichsbahnschatzanweisungen 1935 mit sechsjähriger Laufzeit umgeschuldet. Zur Finanzierung der Bauvorhaben im Rahmen der Kapitalrechnung wurden kleinere Sonderkredite, hauptsächlich von den Reichsbahn-Wohlfahrtsanstalten, hereingenommen. In der Bewirtschaftung der Kassenmittel hat sich nichts Wesentliches geändert.

Ein Überblick über die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahrs 1935 sowie der fünf vorhergehenden Jahre ist in den folgenden Tabellen wiedergegeben, und zwar:

I. Betriebsergebnisse 1930—1935.
II. Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 1930—1935.
III. Bilanzen für den jeweils 31. Dezember 1930—1935.

Die zwar gesteigerten, den Erwartungen jedoch nicht ganz entsprechenden Einnahmen sind naturgemäß nicht ohne Einfluß auf die Bautätigkeit geblieben. Neben den durch die Bedürfnisse einer geordneten Betriebsabwicklung und der Betriebssicherheit erhöhten Aufwendungen für die Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen stand zunächst die Förderung der im Gange be-

Betriebsergebnisse 1930 bis 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr					
		1930	1931	1932	1933	1934	1935
		in Millionen RM					
	A. Betriebsrechnung						
	Einnahmen						
1	Personen- und Gepäckverkehr	1345,5	1150,4	900,7	845,9	917,0	988,6
2	Güterverkehr	2839,2	2307,5	1729,1	1815,2	2140,0	2324,5
3	Sonstige Einnahmen . . .	385,6	390,8	304,5	259,5	269,3	273,0
4	Zusammen . . .	4570,3	3848,7	2934,3	2920,6	3326,3	3586,1
	Ausgaben						
	a) Betriebsführung						
5	Bahnhofs- und Abfertigungsdienst	1306,8	1263,5	1040,4	1042,8	1094,9	1163,6
6	Bahnbewachungsdienst . .	104,7	98,9	86,3	93,9	95,3	100,9
7	Lokomotivfahrdienst . . .	724,3	640,6	535,8	530,6	581,5	624,8
8	Zugbegleitdienst	270,4	233,1	187,3	182,4	197,5	210,9
	Zusammen . . .	2406,2	2236,1	1849,8	1849,7	1969,2	2100,2
	b) Unterhaltung						
10	Bahnanlagen	569,4	495,6	421,0	465,7	487,0	472,4
11	Fahrzeuge	520,4	410,9	323,8	333,0	418,9	424,0
12	Zusammen . . .	1089,8	906,5	744,8	798,7	905,9	896,4
	c) Erneuerung						
13	Bahnanlagen	413,1	352,2	325,4	315,8	296,1	286,4
14	Fahrzeuge	181,2	127,7	81,0	92,4	131,1	150,9
15	Zusammen . . .	594,3	479,9	406,4	408,2	427,2	437,3
16	Insgesamt Ausgaben .	4090,3	3622,5	3001,0	3056,6	3302,3	3433,9
17	Überschuß der Betriebsrechnung	480,0	226,2	—	—	24,0	152,2
18	Fehlbetrag der Betriebsrechnung	—	—	66,7	136,0	—	—
	B. Kapitalrechnung						
19	Ausgaben	222,1	77,8	50,2	165,1	252,9	182,4

Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 1930 bis 1935.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	Gegenstand	Geschäftsjahr 1930	1931	1932	1933	1934	1935
		in Millionen RM					
	Soll						
1	Fehlbetrag der Betriebsrechnung	—	—	66,7	136,0	—	—
2	Reparationssteuer	660,0	330,0	—	—	—	—
3	Beitrag an das Reich für Reparationszwecke	—	304,5	70,0	70,0	70,0	70,0
4	Dienst der Schuldverschreibungen und Anleihen	14,2	16,5	25,9	33,1	26,3	38,0
5	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	14,2	17,0	11,7	12,4	14,2	16,7
6	Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage	—	—	58,7	58,4	—	27,5
7	Dividende für die ausgegebenen Vorzugsaktien	75,7	75,7	75,7	75,7	75,7	75,7
8	Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	2,0	0,2	—
9	Zuweisung zur Dividendenrücklage	28,4	—	—	40,0	—	—
10	Zuweisung zur Sonderrücklage	—	—	—	40,0	—	—
	Zusammen	792,5	743,7	308,7	467,6	186,4	227,9

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	Gegenstand	Geschäftsjahr 1930	1931	1932	1933	1934	1935
		in Millionen RM					
	Haben						
1	Vortrag aus dem vorhergehenden Geschäftsjahr	178,9	—	—	—	2,0	0,2
2	Überschuß der Betriebsrechnung	480,0	226,2	—	—	24,0	152,2
3	Aus der Niederschlagung von Reichskrediten	133,6	—	—	—	—	26,6
4	Außerordentliche Einnahmen	—	—	269,5	—	—	—
5	Aus Steuergutscheinen	—	—	36,9	135,3	17,1	6,6
6	Aus Zuschüssen und Zinsvergütungsscheinen für Instandsetzungsarbeiten auf Grund des Gesetzes vom 21. September 1933 und Kursgewinnen	—	—	—	—	8,8	11,5
7	Aus der Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	—	—	—	281,5	—	—
8	Aus der Rückgliederung der Eisenbahnen im Saargebiet	—	—	—	—	—	4,3
9	Aus der Neubewertung des Darlehns aus der Internationalen 5½%igen Anleihe des Deutschen Reichs 1930	—	—	—	50,8	7,5	—
10	Zuweisung aus der gesetzlichen Dividendenrücklage	—	75,7	2,3	—	40,5	—
11	Zuweisung aus der gesetzlichen Ausgleichsrücklage	—	441,8	—	—	86,5	—
12	Zuweisung aus der Sonderrücklage	—	—	—	—	—	26,5
	Zusammen	792,5	743,7	308,7	467,6	186,4	227,9

Bilanzen für den jeweils 31. Dezember 1930 bis 1935.

A. Vermögen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr 1930	1931	1932	1933	1934	1935
		in Millionen RM					
	Vermögen						
1	Betriebsrecht an dem am 1. Oktober 1924 übernommenen Reichseisenbahnvermögen (abzüglich gesetzmäßige Abschreibung)	24 500,0	24 500,0	24 500,0	24 500,0	24 500,0	24 890,0
2	Betriebsrecht am Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924	1 676,2	1 741,1	1 786,9	1 936,8	2 172,4	2 335,7
3	Beteiligungen: an der Gesellschaft „Reichsautobahnen"	—	—	—	50,0	50,0	50,0
4	sonstige	18,0	21,0	21,0	21,1	21,5	20,7
5	Betriebsvorräte	222,9	168,6	158,6	120,2	154,9	158,8
6	Kasse	23,1	13,1	11,7	15,0	14,2	16,0
7	Bankguthaben	601,8	443,8	429,1	447,7	505,1	467,0
8	Schecke	13,2	9,3	10,8	12,4	14,0	16,5
9	Wertpapiere	170,5	124,4	77,4	20,4	17,8	1,4
10	Steuergutscheine	—	—	36,9	172,2	151,6	119,1
	Forderungen:						
11	aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	23,1	16,5	7,1	6,9	2,4	4,0
12	sonstige Forderungen	9,7	62,3	118,2	152,3	154,2	155,1
13	Langfristige Forderungen	89,1	109,5	125,2	127,4	125,4	121,9
14	Mindererlös bei Ausgabe von Anleihen	40,5	38,7	36,8	28,5	25,9	24,0
15	Übergangsrechnungen (ab 1931 nicht saldiert)	77,5	163,0	162,6	173,8	238,5	245,5
	Zusammen	27 465,6	27 411,3	27 482,3	27 784,7	28 147,9	28 625,7

B. Verbindlichkeiten.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr 1930	1931	1932	1933	1934	1935
		in Millionen RM					
	Verbindlichkeiten						
1	Stammaktien	13 000,0	13 000,0	13 000,0	13 000,0	13 000,0	13 000,0
2	Vorzugsaktien, Gruppe A: a) auf deren Erlös das Reich Anspruch hat	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
3	b) deren Erlös d. Deutschen Reichsbahn zufließt	581,0	581,0	581,0	581,0	581,0	581,0
4	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 390,0
5	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	404,2	421,2	432,9	163,9	178,1	194,8
6	Betriebsrücklage	756,1	756,1	756,1	756,1	756,1	756,1
7	Gesetzl. Ausgleichsrücklage	450,0	8,2	66,8	125,3	38,7	66,3
8	Gesetzl. Dividendenrücklage	50,0	2,7	0,4	0,4	—	—
9	Sonderrücklage	—	—	—	—	40,0	13,5
10	Darlehn aus der Internationalen 5½%igen Anleihe des Reichs 1930	292,3	286,8	278,9	222,5	210,9	206,8
11	6%ige fünfjährige Reichsbahnschatzanweis. 1930.	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	—
12	4½%ige steuerfreie Reichsbahnanleihe 1931	—	24,4	257,1	261,7	262,3	262,7
13	4½%ige Reichsbahnschatzanweisungen 1935	—	—	—	—	—	150,0
14	Darlehn der Bank für internation. Zahlungsausgleich	—	269,5	—	—	—	—
15	Baukredite	53,6	10,4	90,6	122,1	151,2	256,0
16	Sonstige Verbindlichkeiten	124,4	132,3	174,6	623,0	998,1	934,4
17	Übergangsrechnungen (ab 1931 nicht saldiert)	—	133,0	118,2	121,0	205,6	238,4
18	Reingewinn (gem. Gewinn- und Verlustrechnung)	104,0	75,7	75,7	157,7	75,9	75,7
	Zur Verteilung wie folgt:						
19	Vorzugsdividende: Vorauszahlung Gruppe A Serien IV und V	(12,3)	(12,3)	(12,3)	(12,3)	(12,3)	(12,3)
20	(noch zu verteil. Gruppe A, Serien I, II, III u. Rest Serien IV und V)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	(63,4)
21	Vortrag auf neue Rechnung	(—)	(—)	(—)	(2,0)	(0,2)	(—)
22	Zuweis. z. Dividendenrückl.	(28,3)	(—)	(—)	(40,0)	—	(—)
23	Zuweis. zur Sonderrücklage	—	—	—	(40,0)	—	(—)
	Zusammen	27 465,6	27 411,3	27 482,3	27 784,7	28 147,9	28 625,7

findlichen Bauvorhaben im Vordergrund. Z. B. mußten die im Osthilfegesetz vorgesehenen Bahnbauten, der Ausbau des Rhein-Ruhr-Netzes, die Arbeiten am Rügendamm und an der Nord-Süd-S-Bahn in Berlin fortgeführt werden. Darüber hinaus stellte das Jahr 1935 den Ingenieuren durch die Arbeiten für den Reichsparteitag in Nürnberg und für die Olympischen Spiele 1936 in Garmisch und in Berlin besonders dankenswerte neue Bauaufgaben. Im organischen Ausbau des Netzes der elektrisch betriebenen Strecken wurden weitere 156 km elektrisiert und die Vorarbeiten zur Elektrisierung der Strecke Nürnberg—Halle aufgenommen; hierdurch wird auf insgesamt rd. 350 km Strecke der elektrische Zugbetrieb eingeführt unter einem Aufwand von 114 Mio. RM, wodurch 11 000 Arbeiter für etwa 4 Jahre Beschäftigung finden. Wiederum sorgte auch in 1935 die Deutsche Reichsbahn mit ihren umfassenden laufenden Instandsetzungen für Arbeit und Brot tausender deutscher Handwerker.

Ebenso wie in der allgemeinen Bautätigkeit waren auch im Oberbau die Mittel für Unterhaltung und Erneuerung im Jahre 1935 beschränkt. Eine ähnliche Zurückhaltung wird aber in Zukunft angesichts der notwendigen systematischen Fortentwicklung des Oberbaues kaum geübt werden können. Im Zusammenhang mit den Erneuerungsarbeiten konnten unzulängliche Linienführungen verbessert werden, was die heute hohen Geschwindigkeiten der neuen Fahrzeuge erst voll ausnutzbar machte. Hand in Hand hiermit gingen die Vergrößerung der Vorsignalabstände auf den Schnellverkehrsstrecken, die Sicherungsmaßnahmen an den Wegübergängen sowie der Ersatz verkehrsreicher und unübersichtlicher Überwege durch Unter- oder Überführungen.

Wie alljährlich stellten die großen Feste die höchsten Anforderungen an den Fahrzeugpark der Reichsbahn. Dazu traten die bedeutenden nationalen Kundgebungen und Veranstaltungen der Partei und ihrer Gliederungen. In allen Fällen konnten, allerdings unter Heranziehung auch von Betriebsmitteln älterer Bauart, diese Spitzenverkehre reibungslos bedient werden. Für 1936 wird eine weitergehende Erneuerung der Fahrzeuge unvermeidlich werden. Nach wie vor standen im Zusammenhang mit der Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten die Bedürfnisse für das ruhige und sichere Fahrvermögen im Vordergrund, insbesondere auch der Personenwagen, in deren Ausbau hinsichtlich der Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten für die Reisenden große Fortschritte erzielt wurden. An neuen Bauarten wurden zwei 2 C 2-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 05 sowie eine Tenderlokomotive der Baureihe 61, beide Typen mit Stromlinienverkleidung und für 175 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickelt. Bei Versuchsfahrten mit einem 200 t-Zug erreichte z. B. die 05 Lokomotive 196 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Der Sommerfahrplan 1936 sieht diese Fahrzeuge im regelmäßigen Betriebe vor.

Die Werkstätten, deren Arbeitsanfall infolge der erhöhten Betriebsleistungen wuchs, verwendeten aus Ersparnisgründen in vermehrtem Umfange altbrauchbare Stoffe. Sie bemühten sich, ebenso wie die Stoffwirtschaft, mit Rücksicht auf die Devisenlage den an sich schon gegenüber dem Gesamtbedarf des Reichs geringen Devisenbedarf der Reichsbahn durch Beschränkung des Bezugs fremder Stoffe nach Möglichkeit noch weiter zu drosseln und brauchbaren heimischen Ersatz zu finden. Im Einklang mit der Wirtschaftsführung der Reichsregierung wurden bei der Verteilung der Reichsbahnaufträge insbesondere die notleidenden Grenz- und Landesgebiete unter Berücksichtigung der Ausfuhrförderung bedacht.

Das Berichtsjahr wies eine erfreuliche Steigerung des gesamten Personenverkehrs auf, sowohl in der Zahl der beförderten Personen, die um 9,5 %, als auch in der der Personenkilometer, die um 13,4 % über den Vorjahrswerten lagen. Entsprechend stieg die mittlere Reiseweite von 25,62 km in 1934 auf 26,54 km in 1935 an. Da außer den schon bestehenden Fahrpreisermäßigungen aller Art weitere Vergünstigungen, u. a. Erleichterungen für das Saargebiet während einer Übergangszeit, gewährt wurden, vergrößerte sich der Anteil der zu verbilligten Tarifen beförderten Reisenden von 63,99 % auf 66,35 %, was ein Absinken der Einnahme je Personenkilometer von 2,64 Rpf. auf 2,50 Rpf. zur Folge hatte. Einen weiteren ungünstigen Einfluß auf die Einnahmen übte die auch im letzten Geschäftsjahr anhaltende Abwanderung aus der Polsterklasse in die Holzklasse aus. Die Steigerung der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hielt daher mit der Verkehrssteigerung nicht Schritt, die Zunahme gegenüber 1934 betrug nur 7,8 %. Den Zeiterfordernissen nach Verkehrsbeschleunigung wurde nicht nur auf den großen Schnellzugstrecken, deren Fahrplan im innerdeutschen und im internationalen Verkehr zahlreiche Verbesserungen zeigte, sondern auch auf den Nebenbahnstrecken entsprochen. Im Jahr 1935 wurden z. B. nur noch 25,5 % der vollspurigen Nebenbahnstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h betrieben, im Vorjahre waren es noch 28,3 % und 1927 sogar 69,6 %. Verkehrsverbesserungen brachte der vermehrte Einsatz von Triebwagen und der weitere Ausbau der vorhandenen Zugverbindungen. Die Schnelltriebwagen erfreuten sich wachsender Beliebtheit, ihr Betrieb wurde im Berichtsjahr auf drei zusätzliche Fernstrecken, und zwar auf die Strecken Berlin—Köln, Berlin—Frankfurt a. M. und Köln—Hamburg mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgedehnt. Außer durch vielgestaltige Tarifermäßigungen

ermöglichte die Reichsbahn vielen Volksgenossen die Teilnahme an den nationalen Veranstaltungen der Partei und an den Fahrten der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude" mit Hilfe von vermehrten Sonderzugleistungen zu stark verbilligten Tarifen. Die Eröffnung einiger Teilstrecken der Reichsautobahnen brachte eine Ergänzung des Schienenverkehrs durch Reichsbahnautobuslinien mit sich. Bequeme Schnellreisewagen verkehren seit 1935 auf den Strecken Frankfurt a. M.—Darmstadt, Mannheim und Heidelberg und zwischen München—Tegernsee und München—Fischhausen-Neuhaus am Schliersee.

Ähnliche Erscheinungen, wie sie beim Personenverkehr des Jahres 1935 beobachtet werden konnten, trafen auch für den Güterverkehr zu: Anwachsen des Verkehrsvolumens, weniger starke Zunahme der Einnahmen und infolgedessen Absinken der Durchschnittseinnahme von 3,76 Rpf. je tkm in 1934 auf 3,66 Rpf. je tkm in 1935. Diese Tatsache ist, wie schon oben ausgeführt, aus der hauptsächlich aus wirtschafts- und staatspolitischen Gründen vorgenommenen Vermehrung der Ausnahmetarife zu erklären. Trotz des verhältnismäßig geringeren Gewinnes hat die Deutsche Reichsbahn mannigfache Verbesserungen in der Bedienung des Güterverkehrs angestrebt. Wie auch im Personenverkehr wurden die Geschwindigkeiten erhöht und zur weiteren Beschleunigung der Gütertransporte kleine Zugeinheiten eingesetzt. Die vermehrte Benutzung von Kleinlokomotiven, deren Zahl im Berichtsjahr auf 993 Stück angewachsen ist, erreichte vielfach eine Verkürzung der Wagen- und Zugaufenthalte auf Unterwegsbahnhöfen. In gleicher Richtung wirkte die häufigere Verwendung von Behältern und Straßenfahrzeugen. Die beschleunigte Güterbeförderung hatte neben dem Vorteil für den Kunden auch günstige Ergebnisse für die Reichsbahn durch Ersparnisse an Personal und rollendem Material zur Folge. Einer wirtschaftlicheren Betriebsführung dienten ferner Zug- und Bahnhofsbetriebsüberwachungen, die eine gesteigerte Leistungsfähigkeit auch auf beschränkten Anlagen ermöglichten.

An dem Regelgütertarif hat sich im Berichtsjahr nichts geändert, jedoch sind eine Reihe von neuen Ausnahmetarifen erstellt worden. Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr wiederum in den Dienst der arbeits- und handelspolitischen Bestrebungen der Reichsregierung gestellt, vor allen Dingen wo es galt, Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Regierung, den Bezug heimischer Rohstoffe durch die deutsche Wirtschaft und die Ausfuhrmöglichkeiten wirksam zu unterstützen. Auch der schwierigen Lage des Saarlandes gegenüber zeigte die Deutsche Reichsbahn besonderes Verständnis und erleichterte ihr den Übergang auf die deutschen Gütertarife.

Das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zum Kraftverkehr ist durch das Gesetz vom 26. Juni 1935 über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, das am 1. April 1936 in Kraft getreten ist, in seinen Grundzügen neu festgelegt worden. In Zukunft werden die Tarife für diese Verkehre von dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, zu welchem die zugelassenen Unternehmer zwangsweise zusammengeschlossen sind, im Einvernehmen mit der Reichsbahn festgesetzt. Die noch ausstehenden Durchführungsverordnungen zu dem Gesetz und die Erfahrungen mit den neuen Tarifen werden die künftige Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Spedition im einzelnen bestimmen und die Möglichkeit bieten, unter Berücksichtigung der beiderseitigen Belange den Lastkraftwagen in die nationale Verkehrswirtschaft zu allseitigem Nutzen einzugliedern.

Große Sorgfalt hat die Deutsche Reichsbahn den Sicherheitseinrichtungen gewidmet und weitere Mittel zu deren Ausbau zur Verfügung gestellt, um Unfälle, wie sie leider auch 1935 zu beklagen waren, soweit es in ihrer Macht liegt, zukünftig unmöglich zu machen.

Die Rückgliederung der Saareisenbahnen in das Netz der deutschen Eisenbahnen verursachte eine Personalvermehrung von etwa 12 000 Köpfen. Die Zunahme gegenüber 1934 von weiteren rd. 13 000 Köpfen ist einmal auf die Vorhaltung von Arbeitskräften für die Tochtergesellschaft Reichsautobahnen und zum andern auf den vermehrten Bedarf infolge erhöhter Verkehrs- und Betriebsleistungen zurückzuführen. Im Jahre 1935 wurde die 40-Jahres Grenze zur Anstellung als Beamter für Frontkämpfer fallen gelassen, um diesen für das Vaterland verdienten Männern die planmäßige Anstellung in größerem Maße zu ermöglichen. Im Berichtsjahr verhalf diese Vergünstigung 4000 Frontkämpfern zu einer Beamtenstellung, deren sie sonst verlustig gegangen wären. Auch in den personalpolitischen Maßnahmen der Reichsbahn fand die Regierung tatkräftige Unterstützung ihrer Ziele. Über den eigentlichen Bedarf hinaus wurden schulentlassene junge Leute als Werkstättenlehrlinge eingestellt, dazu in größerem Umfange Dienstanfänger für den gehobenen und einfachen mittleren Dienst und Junghelfer für den unteren Beamtendienst, die den Nachwuchs der Eisenbahner sicherstellen sollen. Um innerhalb des Reichsbahnpersonals den kameradschaftlichen Geist, verbunden mit Pflichtbewußtsein und Berufstreue, zu pflegen, hat sich die Reichsbahn auch im Jahre 1935 die Schulung ihrer Gefolgschaft im Benehmen mit dem Reichsschulungsleiter der NSDAP angelegen sein lassen, vor allem auch die Arbeit der Erziehung der Jugendlichen seitens des Reichsamtes für Jugendführung der Deutschen Arbeitsfront und der Reichsjugendführung in jeder

Weise unterstützt. Die ähnliche Ziele der Kameradschaft und der körperlichen Ertüchtigung verfolgenden Turn- und Sportvereine und die sozialen Selbsthilfeeinrichtungen der Gefolgschaft wurden seitens der Verwaltung in ihren gemeinnützigen Bestrebungen gefördert.

Aus Gründen der Ersparnis und der Vereinfachung wurden 1935 einige organisatorische Änderungen durchgeführt. Zum 1. Januar 1936 wurden die maschinentechnische Abteilung und die Einkaufsabteilung in der Hauptverwaltung zu einer „Maschinentechnischen und Einkaufsabteilung" zusammengelegt. Die Rückkehr der Saareisenbahnen in das Netz der deutschen Eisenbahnen erforderte die Übertragung ihrer Verwaltung auf die Reichsbahndirektion Trier und deren Zurückverlegung nach Saarbrücken.

Auch im Geschäftsjahr 1935 hat die Deutsche Reichsbahn die enge Verbindung der vorhergehenden Jahre mit ihrem Tochterunternehmen „Reichsautobahnen" gepflegt, sowohl was die Zurverfügungstellung von Personal, als auch die Beförderung seiner Transporte zu Selbstkosten und die Betreuung des Finanzdienstes der Reichsautobahnen durch die Deutsche Reichsbahn angeht.

Der gegenüber 1934 wesentlich vergrößerte Umfang der von der Deutschen Reichsbahn zu bewältigenden Aufgaben stellte erhöhte Anforderungen an die gesamte Gefolgschaft. Ihre Opfer- und Einsatzbereitschaft wurde vom Führer des Deutschen Reiches in Nürnberg mit den Worten gewürdigt, daß die Reichsbahn ein Unternehmen sei: „das sich wesentlich aufbaut auf Pflichtbewußtsein und Dienstfreudigkeit, eine Organisation unerhörter Pflichterfüllung, angefangen vom Streckenarbeiter oder Weichensteller bis hinauf zur höchstbeamteten Führung dieses Unternehmens".

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 1934[1].

Allgemeines.

Die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen wurde auch für das Jahr 1934 in zwei Heften herausgegeben.

Heft I enthält den Versand der einzelnen deutschen Verkehrsbezirke im Inlandverkehr und den Versand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke im Auslandverkehr. Ferner ist wieder eine Übersicht über den Eisenbahn-Umschlagverkehr der deutschen Seehäfen sowie der fremden Seehäfen, soweit es sich hier um den Verkehr mit dem Deutschen Reich handelt, aufgenommen. Aus der Übersicht über den Eisenbahn-Umschlagverkehr lassen sich mit Hilfe der Nachweisungen des Versands und Empfangs der Seehäfen (Bezirksübersichten) die Mengen feststellen, für die die Seehäfen nicht Orte der Herkunft oder Bestimmung sondern Plätze des Umschlags zwischen Eisenbahn und Seeschiff sind.

Heft II bringt Übersichten über den Empfang der Verkehrsbezirke im Inlandverkehr, Übersichten über die unmittelbare Durchfuhr zwischen den Auslandverkehrsbezirken und Hauptzusammenstellungen über den Inland-, Ausland- und Durchfuhrverkehr. Sodann enthält das Heft noch eine Übersicht über den Versand und Empfang der einen eigenen Verkehrsbezirk bildenden Städte Mannheim und Ludwigshafen nach Güterarten und Verkehrsbezirken.

Die Ermittlung der Angaben und die Bearbeitung der Unterlagen der Statistik erfolgte im wesentlichen wie im Vorjahr. Auch die Einteilung des Reichs in 40 Verkehrsbezirke und der fremden, mit Deutschland durch Eisenbahnen oder Fähren verbundenen Länder in 27 Verkehrsbezirke ist unverändert. Das Saarland ist noch unter den Auslandsbezirken aufgeführt, da es im Berichtsjahr noch nicht unter deutscher Hoheit stand. Maßgebend für die Erhebung des Inlandgüterverkehrs ist die von der Deutschen Reichsbahn erlassene „Vorschrift für die ver-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 1155.

kehrsstatistischen Arbeiten der äußeren Dienststellen — Güterverkehr —"; die Erhebungen des Auslandverkehrs sind durch die „Vorschrift für die Aufstellung der Statistiken des Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehrs" geregelt. Für die Erfassung einer Sendung für einen bestimmten Verkehrsbezirk ist die ausschließliche Beförderung mit der Eisenbahn maßgebend, wobei die Fährverbindungen als Schienenwege gelten. Bei Sendungen, die teils mit der Eisenbahn, teils mit dem See- oder Binnenschiff oder dem Kraftwagen befördert werden, wird der Seehafen, Binnenwasserumschlagplatz oder Umladebahnhof als ursprünglicher Versand- oder Empfangsbahnhof angenommen.

Für das Jahr 1934 gilt noch das bisherige Güterverzeichnis[1], nach dem der Gesamtverkehr in 110 Gruppen dargestellt wird. Die Güter sind in 71 Warengruppen eingeteilt, von denen die wichtigsten noch 30 Untergruppen aufweisen. Für die lebenden Tiere sind 6 Gruppen mit 3 Untergruppen vorgesehen.

Durch die Art der Aufschreibungen erhält man aus der Güterbewegungsstatistik einen guten Überblick über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen. Jedoch enthält die Statistik Lücken, auf die in einem Merkblatt hingewiesen wird, das dem Heft I vorgeheftet ist. Es handelt sich hier um Mängel, die die Güterbewegungsstatistik der Eisenbahnen mit den Statistiken der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt gemeinsam hat. Der zum Teil mehrmalige Übergang von einem Verkehrszweig auf den anderen (sogenannter gebrochener Verkehr) hat zur Folge, daß die Mengen in der Statistik jedes benutzten Verkehrszweigs enthalten sind. Das führt zu Doppelzählungen, die bei Auswertung der verschiedenen Statistiken berücksichtigt werden müssen. Wie in den vorjährigen Ausführungen bereits dargelegt wurde, kommen solche Doppelzählungen insbesondere bei den Mengen des Zwischenauslandverkehrs und des Durchgangsverkehrs vor.

Auch bei einem Vergleich der Außenhandelsstatistik mit den Statistiken des Güterverkehrs der drei Verkehrsmittel — Eisenbahn, Binnenschiff, Seeschiff — zeigen sich Abweichungen. Beim Spezialhandel und Gesamteigenhandel der Außenhandelsstatistik werden Posten berücksichtigt, die beim Auslandverkehr der Güterstatistik nicht in Ansatz gebracht werden. Andererseits enthält der Auslandverkehr in der Güterstatistik wieder andere Posten mehr als der Spezialhandel und der Gesamteigenhandel.

[1] Ein neues Güterverzeichnis ist am 1. Januar 1935 eingeführt worden.

Über die Güterbewegung auf der Landstraße und mit dem Flugzeug, die einen beachtlichen Anteil des Gesamtgüterverkehrs Deutschlands an sich gezogen haben, stehen noch keine amtlichen Angaben zur Verfügung.

In Fortführung der vorjährigen Veröffentlichungen werden nachstehend die Ergebnisse des Jahres 1934 zusammengefaßt und denen des Vorjahrs gegenübergestellt.

A. Der Gesamtverkehr und sein Zusammenhang mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung.

Die nach dem Sieg der nationalsozialistischen Bewegung im Jahre 1933 eingetretene Aufwärtsentwicklung im Wirtschaftsleben hielt im Jahre 1934 an. Die umfassenden Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung und die privaten Ersatzbeschaffungen bewirkten weiterhin eine Steigerung der Gütererzeugung und eine stetige Erhöhung der Beschäftigungsziffern. Der auf allen Gebieten der deutschen Wirtschaft festzustellende Aufschwung zeigt sich am deutlichsten in der stetigen Zunahme des Güterverkehrs. Diese Stetigkeit kann als ein Zeichen der inneren Stärke und Dauerhaftigkeit des Wirtschaftsaufschwungs gewertet werden.

Übersicht 1.

Gesamtverkehr auf deutschen Eisenbahnen.
(Ohne lebende Tiere.)

Bezeichnung der Verkehrsart	1913[1]	1930	1931	1932	1933	1934
	in 1000 Tonnen					
1. Inlandverkehr	428 986	338 672	276 162	240 998	269 595	321 198
2. Auslandverkehr						
a) Versand nach dem Ausland	47 987	24 606	20 944	15 500	14 583	15 163
b) Empfang aus dem Ausland	23 259	14 958	10 578	8 449	9 345	11 425
3. Durchfuhr	886	2 301	2 338	1 820	1 583	1 734
Zusammen	501 118	380 537	310 022	266 767	295 106	349 520
Gegen 1913 %	100	75,9	61,9	53,2	58,9	69,7
Ein- und Ausladungen in Deutschland	929 218	716 908	583 846	505 945	563 118	668 984

Nach der Übersicht 1 sind auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1934 insgesamt 349,52 Millionen Tonnen gegen 295,11 Millionen Tonnen im Jahre 1933, also ein Mehr von 11,8 %, befördert worden. Die Verkehrs-

[1] Altes Reichsgebiet.

zunahme hat sich auf alle Verkehrsarten ausgewirkt. Der Inlandverkehr ist um 51,6 Millionen Tonnen oder rund 19 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Auch der Auslandverkehr hat sich etwas erhöht. Bei der Ausfuhr zeigt sich eine Zunahme von rund 0,6 Millionen Tonnen oder 4 %, bei der Einfuhr von 2,1 Millionen Tonnen oder 22,2 % und bei der Durchfuhr von 0,2 Millionen Tonnen oder 9,5 %. Die Einfuhr ist im Laufe des Jahres durch die durchgeführte Einfuhrregelung eingeschränkt worden. Dem gesteigerten Güterverkehr entspricht eine Zunahme der Ein- und Ausladungen in Deutschland. Sie haben gegenüber dem Vorjahr um 105 866 oder 18,8 % zugenommen.

An der Verkehrssteigerung ist die Deutsche Reichsbahn, deren Strecken etwa 90 % der Betriebslängen aller deutschen Eisenbahnen ausmachen, am meisten beteiligt. Der Güterverkehr der Reichsbahn zeigt allein eine Steigerung von 19 % gegenüber dem Vorjahr. Erwähnt sei hier, daß die Güterverkehrseinnahmen nicht im gleichen Verhältnis gestiegen sind. Es muß berücksichtigt werden, daß die Reichsbahn im Rahmen der allgemeinen Tarifpolitik zur Unterstützung der deutschen Wirtschaft oder zur Förderung der nationalen Arbeit und der damit zusammenhängenden Ziele umfangreiche Ausnahmetarife mit zum Teil recht umfangreichen Frachtermäßigungen beibehielt oder neu einführte. Auch die Gütersendungen der Reichsautobahnen, die auf der Selbstkostengrundlage der Reichsbahn befördert wurden, und die Güter aus dem Winterhilfswerk, die völlige Frachtfreiheit genießen, sind für die Beurteilung der Einnahmegestaltung von Bedeutung. Für die Entwicklung der Verkehrsleistungen geben die tonnenkilometrischen Ergebnisse einen guten Überblick. Sie betragen im Jahre 1934 = 57 Milliarden Tonnenkilometer gegenüber 47,8 Milliarden im Vorjahr, wovon auf den öffentlichen Verkehr 50,2 gegen 46,7 Milliarden Tonnenkilometer entfallen. Die mittlere Versandweite ist im Gesamtverkehr und im öffentlichen Verkehr ungefähr die gleiche wie im Vorjahr.

In der Übersicht 2 ist dem Eisenbahngüterverkehr der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen und in den deutschen Seehäfen gegenübergestellt. Auf allen 3 Verkehrsmitteln hat der Verkehr im Jahre 1934 gleichmäßig zugenommen. Im Vergleich zu 1932 beträgt der Anstieg bei der Eisenbahn 31 % und bei der Binnenschiffahrt 24 % und bei der Seeschiffahrt 30 %. Beim Vergleich 1934 zu 1933 hat bei der Eisenbahn die Einfuhr um 22 % zugenommen, während die Ausfuhr die gleiche geblieben ist. Bei der Binnenschiffahrt ist die Ausfuhr um 9 % und die Einfuhr um 31 % gestiegen. Der Inlandverkehr hat bei der Eisenbahn um 19 % und bei der Binnenschiffahrt um 20 % zugenommen. Beim Güterverkehr

Übersicht 2.

Entwicklung des Güterverkehrs und des auswärtigen Handels im Jahr 1913 und 1925 bis 1933.

(Nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich.)

Jahr	Güterverkehr												Generalhandel		
	auf Eisenbahnen				auf Binnenwasserstraßen				über See						
	im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			im ganzen (einschl. Durchgang)	davon			Einfuhr	Ausfuhr	darunter Durchfuhr
		Inlandverkehr	Auslandverkehr			Inlandverkehr	Auslandverkehr			Inlandverkehr	Auslandverkehr				
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland			
	Millionen Tonnen														
1913[1]	501	429	48	23	101	57	20	24	.	.	.	.	81	82	7
1913[2]	446	363	44	34	97	52	20	24	.	.	.	.	.	.	.
1928	460	412	24	21	108	50	31	25	47	3	14	30	81	75	13
1929	466	415	29	20	111	50	33	26	48	3	15	30	81	83	12
1930	381	339	25	15	105	47	32	24	44	4	14	26	70	77	12
1931	310	276	21	11	87	39	29	16	38	3	13	22	53	70	12
1932	267	241	16	8	74	37	21	13	33	4	11	18	44	54	10
1933	295	270	15	9	78	40	22	13	37	5	12	20	46	52	9
1934	350	321	15	11	92	48	24	17	43	6	13	24	55	55	9
1934% von 1932	131	133	94	138	124	130	114	131	130	150	118	133	125	102	90
1934% von 1933	119	119	100	122	118	120	109	131	116	120	108	120	120	106	100

[1] Altes Reichsgebiet [2] Jetziges Reichsgebiet

über See, bei dem es sich überwiegend um Auslandverkehr handelt, ist die Einfuhr um 20 % und die Ausfuhr um 8 % gestiegen. Der eine geringe Rolle spielende Küstenverkehr hat sich gegen das Vorjahr um 20 % erhöht.

Das Aufkommen des Eisenbahngüterverkehrs ist im Verhältnis zum Verkehr auf der Binnenwasserstraße mit 1 : 3,8 und zum Verkehr der deutschen Seehäfen mit 1 : 8 unverändert. Ein Teil der Güter ist durch den mittelbaren oder unmittelbaren Umschlag von einem zum andern Verkehrsmittel mit zwei oder mit allen drei Verkehrsmitteln befördert worden. In den Gesamtmengen der drei Verkehrsmittel sind also diese Güter mehrfach enthalten. Der unmittelbare Umschlag zwischen Eisenbahn und Binnenwasserstraße betrug nach der Binnenschiffahrtsstatistik im Jahre 1934 34,6 gegen 29,5 Millionen Tonnen im Jahre 1933, d. s. 17,3 % mehr. Die 1934 umgeschlagenen Mengen verteilen sich auf 24,2 Mio. t von der Bahn zur Wasserstraße und 10,4 Mio. t von der Wasserstraße zur Bahn. Von den Gütermengen des Eisenbahnverkehrs machen die umgeschlagenen Güter im Jahre 1934 9,9 % und von der Gesamtmenge des Binnenschiffahrtsverkehrs 37,6 % aus. Der Verkehr der deutschen Seehäfen steht mit Ausnahme des Eigenverkehrs der Seehäfen und eines verhältnismäßig geringen Anteils des Seeumschlagverkehrs durchweg in Verbindung mit der Zu- und Abfuhr anderer Verkehrsmittel. Der Eisenbahnumschlagverkehr der Seehäfen beträgt im Verkehr mit Deutschland für den Versand und Empfang 8,9 Mio. t und im Verkehr mit dem Ausland 1,2 Mio. t.

Die industrielle Erzeugung in Deutschland, die Mitte 1932 ihren Tiefpunkt erreichte, hat 1933 und im ersten Halbjahr 1934 eine stetige Aufwärtsbewegung erfahren. Seit Mitte 1934 hat sich der Stand der Produktion unter Teilschwankungen etwa auf gleicher Höhe gehalten. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahrsstand lag die gewerbliche Produktion Deutschlands im dritten Vierteljahr 1934 um rund 24 % höher. Der Gesamtindex der industriellen Produktion betrug unter Zugrundelegung des Jahresdurchschnitts 1928 mit 100 im Jahre 1934 80,9 % gegen 61,5 % im Vorjahr. Die Gesamtzahl der in der Industrie geleisteten Arbeitsstunden, die auf der Grundlage der Ausnutzung der Arbeitsstundenkapazität gemessen zu Anfang 1934 = 44,4 betrug, stieg im Oktober 1934 auf 57,8, also um 30 %. In der gesamten Industrie ist die Zahl der beschäftigten Arbeiter gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1932 bis November 1934 von 4,3 Mio. auf 6,4 Mio. gestiegen. Die Gesamtzahl der im Zeitraum von 4 Wochen geleisteten Arbeitsstunden hat sich in der gleichen Zeit von 0,7 Milliarden auf 1,2 Milliarden erhöht.

Der gekennzeichnete industrielle Aufschwung ist auf eine gesteigerte Investitionstätigkeit zurückzuführen. Nach den vom Institut für Konjunkturforschung berechneten Indexziffern lag die Erzeugung an Produktionsgütern im 3. Vierteljahr 1934 um 42 % über dem Vorjahrsstand. Diese erhebliche Belebung wird zu einem erheblichen Teil durch die großen Arbeitsbeschaffungsprogramme hervorgerufen. Im Jahre 1934 ist ein beträchtlicher Teil der von der Reichsregierung im Jahre 1933 zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beschlossenen Arbeiten zur Ausführung gebracht worden. Eine etwas abweichende Entwicklung von den Produktionsindustrien zeigen die deutschen Verbrauchsgüterindustrien. Im Juni 1934 hatte der Index mit 101,8 den Höhepunkt erreicht, bis Oktober war er auf 89,1, also um etwa 12 %, zurückgegangen. Hauptsächlich ist der Rückgang auf eine Abschwächung der Textilproduktion zurückzuführen, die in der eingeleiteten Anpassung der Produktion an die verringerte Rohstoffversorgung begründet ist.

Ein allgemeines Bild über das Ausmaß der Wirtschaftsbelebung geben die nachstehend angeführten Wirtschaftsergebnisse einiger Industrien, von denen die Verkehrslage ursächlich beeinflußt wird, oder mit denen sie in Wechselwirkung steht.

Die Aufwärtsentwicklung der Produktion im Kohlenbergbau und in der Kohlenindustrie setzte sich im Berichtsjahr in verstärktem Maße fort. An Steinkohlen wurden 1934 125 Mio. t gegen 110 Mio. t im Vorjahr gefördert, d. i. eine Steigerung von rund 14 %. Die Braunkohlenförderung stieg von 126,8 auf 137,2 Mio. t mit 8,3 %, die Koksförderung von 21,2 auf 24,2 Mio. t mit 14 % und die Preßkohlenförderung aus Stein- und Braunkohlen von 34,9 auf 36,2 Mio. t mit rd. 4 %.

Auch der industrielle Elektrizitätsverbrauch Deutschlands ist 1934 weiter gestiegen. Der Monatsdurchschnitt zeigt bei einem im Jahre 1929 mit 100 angenommenen Durchschnitt 1934 eine Steigerung von 84,1 auf 99,2 %, das sind 18 %.

Im Erzbergbau hat sich der bereits im Jahre 1932 eingesetzte Anstieg in der Förderung von Eisenerzen in erheblichem Maße fortgesetzt. Die Förderung im Jahre 1934 betrug 4,343 Mio. t, sie war damit dreimal so groß wie die von 1932 und lag um 67,6 % über die des Vorjahrs. Gleichzeitig ist auch die Einfuhr von Eisenerzen gestiegen. Gegenüber einer Einfuhr von 4,57 Mio. t im Jahre 1933 betrug sie 1934 8,26 Mio. t, wovon Schweden allein 56,8 %, Frankreich 19,5 %, Spanien 7,7 % und Norwegen 6,4 % lieferte. Im Kupferbergbau ist die Förderung und die Einfuhr von Kupfererzen nicht erheblich gestiegen. Der Kupfergehalt im Erz ist im Jahre 1934 von 3,32 % auf 2,68 % zurückgegangen. Die Förderung von Blei- und Zinkerzen war mit 1,555 Mio. t um

14 % größer als im Vorjahr. Auch an Schwefelerzen wurden 19 % mehr als im Vorjahre, d. h. 226 000 t, gefördert. Die Einfuhr erhöhte sich hier von 849 000 t im Jahre 1933 auf 987 000 t im Jahre 1934.

Die Roheisengewinnung in Deutschland ist im Jahre 1934 auf 8,7 Mio. t, d. s. 14,1 %, und die Rohstahlgewinnung auf 11,9 Mio. t gestiegen. Das Deutsche Reich hat in Europa den stärksten Fortschritt mit 66 % für die Roheisen- und 55 % für die Rohstahlgewinnung zu verzeichnen.

Die deutsche Maschinenindustrie wurde durch die inländische Investitionskonjunktur kräftig angeregt. Der Auftragseingang stieg im Jahre 1934 stetig und lag im Durchschnitt des 3. Vierteljahres um 55 % über dem Vorjahrsstand. Entsprechend hat sich auch die Kapazitätsausnutzung erhöht, die mit 61,8 im Oktober 1934 die konjunkturelle Höhe von 1930 wieder erreicht hat und den Tiefstand von 1932 um fast das Doppelte übertrifft. Die Belebung fällt voll auf den Inlandmarkt. Zu einem gewissen Teil handelt es sich dabei um Ersatzinvestitionen, die den Verschleiß des vorhandenen Maschinenapparates ausgleichen und durch Steuerbefreiungsmaßnahmen gefördert wurden. Die Indexzahl auf der Grundlage von 1928 = 100 beträgt im Monatsdurchschnitt 1934 = 70 % (gegen 39,1 % im Vorjahr), wovon 58,8 % auf Inland- (28,2 % im Vorjahr) und 11,2 % auf Auslandsaufträge (10,9 % im Vorjahr) entfallen. Die Ausfuhrlage war nach wie vor ungünstig. Der Hauptteil des Rückgangs entfällt auf die verringerten Bezüge von Rußland und Frankreich.

Einen bedeutenden Faktor der deutschen Ankurbelungspolitik stellt die Kraftverkehrswirtschaft dar. Seit 1933 ist die Motorisierung Deutschlands durch eine Reihe staatlicher Maßnahmen zielbewußt gefördert worden. Der Absatz der deutschen Automobilindustrie an fabrikneuen Wagen hat sich bei Personenkraftwagen auf 144 500 gegen 92 900 im Vorjahr, also um 55,5 % erhöht. Bei Lastkraftwagen ergibt sich eine Steigerung von 12 400 auf 26 000, also um 110 %.

Der deutschen Bauwirtschaft hat das Jahr 1934 durch die stetige Zunahme der Baubeginne und Bauvollendungen einen außergewöhnlichen Aufschwung gebracht. Nach den Berichten des Baugewerbes und der Baustoffindustrie lag die durchschnittliche Kapazitätsausnutzung im 3. Vierteljahr 1934 mit 55,5 % um rd. 70 % über dem Vorjahrsstand. Mit einer außergewöhnlichen Steigerung ragt der Tiefbau hervor. Die im Oktober 1934 festgestellte Zahl von 424 000 Tiefbaubeschäftigten ist seit dem Jahre 1924 nicht wieder beobachtet worden. Bei den Reichsautobahnen allein, dem größten Tiefbauvorhaben der Gegenwart mit 7000 km, waren bei den im Jahre 1934 in Angriff genom-

menen 1175 km allein 82 000 Arbeiter beschäftigt. Auch der Wohnungsbau hat eine kräftige Belebung erfahren. Besonders ist die Umbautätigkeit, Teilung von Wohnungen im Rahmen des 500-Millionen-Programms durch hohe Reichszuschüsse gefördert worden. Im Jahre 1934 wurden insgesamt rd. 319 000 Wohnungen fertiggestellt, was gegenüber 1933 eine Zunahme um rd. 117 000 Wohnungen bedeutet. Allerdings entfielen hiervon rd. 130 000 Wohnungen auf Umbauten. Eine gewisse Zunahme zeigte auch der Bau gewerblicher Gebäude. Die Bauvollendungen der gewerblichen Gebäude lagen in den ersten neun Monaten 1934 mit 2,6 Mio. cbm umbauten Raumes um 45 % über dem Vorjahrsstand.

Das Ernteergebnis der wichtigsten Ackergewächse, Getreide und Hackfrüchte, die zusammen etwa 90 % der Ackerfläche ausmachen, war im Jahre 1934 günstig. Bei Umrechnung der Hackfruchtmengen nach ihrem Nahrungs- und Futterwert im Vergleich zu Getreide ergibt sich eine Gesamternte von 40,6 Mio. t Getreidewert. Dieser Betrag bleibt zwar um 5 bis 7 % hinter den außergewöhnlich günstigen Jahren 1932 und 1933 zurück, ist jedoch ebenso groß wie die bis dahin höchste Nachkriegsernte von 1930. Die Kartoffelernte mit 46,8 Mio. t entspricht den bisher besten Ernten im Jahre 1930 und 1932. Die Obsternte war sehr günstig, sie betrug in Deutschland 30,2 Mio. dz gegen 19,2 Mio. dz im Vorjahre.

Der deutsche Außenhandel zeigte zu Beginn des Jahres 1934 eine hohe Einfuhr von Rohstoffen, die jedoch im Laufe des Jahres durch die zunehmende Einfuhrregelung eingeschränkt wurde. Künftig wird die Rohstoffbeschaffung durch die Gegenseitigkeitsabkommen erleichtert. Die Ausfuhr blieb unter Vorjahrshöhe. Die Bedeutung der Ausfuhr für die inländische Beschäftigung hat sich damit absolut weiter vermindert. Der im Auslandsgeschäft entstandene Ausfall für die Gesamtbeschäftigung konnte jedoch durch die Steigerung des Inlandabsatzes ausgeglichen werden. Die Entwicklung der Zahlungsbilanz blieb noch unbefriedigend. Nach dem „Neuen Plan" war es möglich, Warenhandel, Bedienung der Auslandsschuld und Kapitalrückzahlung so aufeinander abzustimmen, daß sich Deviseneinnahmen und Devisenausgaben annähernd ausgleichen. Wie die nachstehende Übersicht zeigt, ist bei der Einfuhr bei allen Warengruppen eine erhebliche Steigerung eingetreten, während bei der Ausfuhr nur die Rohstoffe, halbfertige Waren und fertige Waren eine Steigerung aufweisen. Bei Lebensmitteln und besonders bei lebenden Tieren sind hier nennenswerte Rückgänge zu verzeichnen.

Der Beschäftigungsgrad hat sich im Jahre 1934 weiterhin günstig entwickelt. Dies wurde in erster Linie erreicht durch die Gesamtheit der unmittelbaren und mittelbaren Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, deren

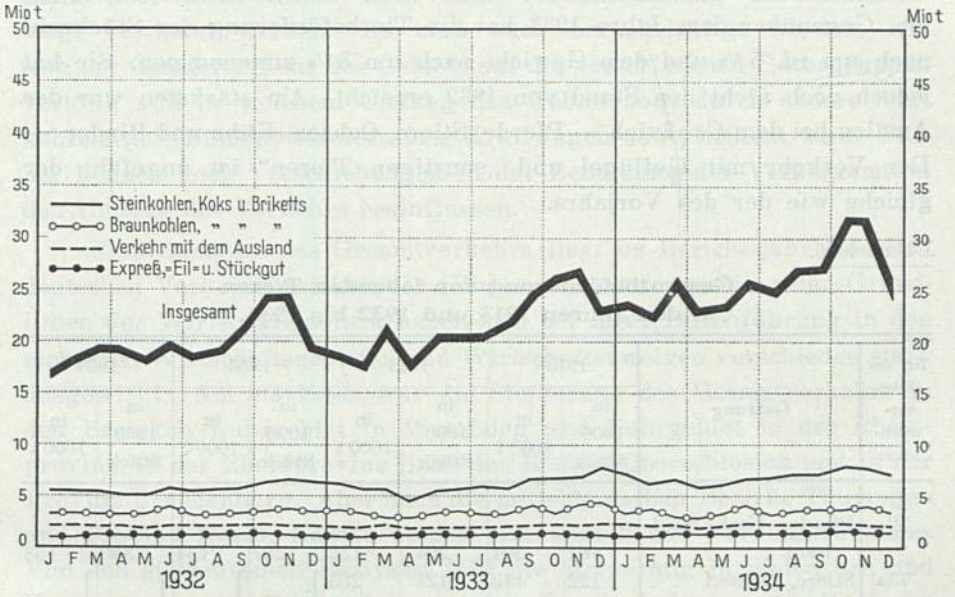
Bedeutung schon vorher gekennzeichnet wurde. Eine weitere Entlastung des Arbeitsmarktes ging noch von einer Reihe Sonderaktionen aus, die wichtige erzieherische und bevölkerungspolitische Ziele verfolgten. Hierher gehört vor allem die Einführung der Arbeitsdienstpflicht, die Landhilfe und die Einrichtung des Landjahres, die dazu beitrugen, das Heer der Arbeitslosen erheblich zu vermindern. Die Zahl der bei den Arbeitsämtern gemeldeten Arbeitslosen hat sich im Laufe des Jahres 1934 weiter vermindert. Sie fiel von 4,06 Mio. Ende Dezember 1933 auf 2,27 Mio. Ende Oktober 1934. Die Verminderung vollzog sich stetig und zeigt, daß vom Höchststand der Arbeitslosigkeit Ende März 1932 mit über 6 Mio. Köpfen ein großer Teil wieder in den Produktionsprozeß eingegliedert werden konnte.

Entwicklung des deutschen Außenhandels in den Jahren 1932 bis 1934.

Warenbenennung	1932		1933		1934		Veränderung gegen 1933	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	in 1000 Tonnen						%	%
Lebensmittel, Getränke . .	3 330	1 958	4 473	2 160	4 776	1 552	+ 6,8	— 28,1
Rohstoffe, halbfertige Waren	25 720	36 200	29 523	35 449	37 808	39 136	+ 28,1	+ 10,4
Fertige Waren	1 038	4 743	1 353	4 214	1 764	4 528	+ 30,4	+ 7,5
Lebende Tiere	60	14	43	9	59	2	+ 37,2	— 77,8
Zusammen . . .	33 148	42 915	35 392	41 832	44 407	45 218	+ 25,5	+ 8,1

So ist auf allen Gebieten der Wirtschaft eine allgemeine Belebung eingetreten. Dieser Aufwärtsentwicklung des deutschen Wirtschaftslebens sind auch die Betriebs- und Verkehrsleistungen der Reichsbahn, wie die Übersichten 3 und 4 zeigen, während des ganzen Jahres 1934 gefolgt. Gegenüber dem Vorjahr wurden 18 % mehr Güter befördert und eine um 19 % größere tonnenkilometrische Leistung erzielt. Vergleicht man den Güterverkehr des Jahres 1934 mit den entsprechenden Monaten der Vorjahre, so übertrifft die Höhe der Mengen die der einzelnen Monate der Jahre 1933 und 1932. Auch in der Wagenstellung der Reichsbahn kommt die Verkehrszunahme zum Ausdruck. Die Steigerung von 31,80 Mio. auf 35,63 Mio. oder arbeitstäglich von 104 926 auf 117 488 Wagen bedeutet eine Zunahme von 11 %. Bei dem wichtigsten Gut der Reichsbahn, der Kohle, wurden 10 % mehr Wagen (13,2 Mio. gegen 12 Mio.) gestellt. Auch die Wagenstellung für Baustoffe (von 249 000 auf 398 000) und Düngemittel (von 541 000 auf 662 000) ist beachtlich gestiegen.

Übersicht 3. **Güterverkehr der Reichsbahn** (ohne Dienstgut) **Januar 1932 bis Dezember 1934.**



Übersicht 4.

Gesamtverkehr

(ausschl. lebende Tiere und Gütersendungen unter 500 kg Gewicht)
nach Monaten in den Jahren 1913 und 1932 bis 1934.

Monat	1913 [1]		1932 [2]		1933 [2]		1934 [2]	
	in Millionen Tonnen	% des Jahres-verkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahres-verkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahres-verkehrs	in Millionen Tonnen	% des Jahres-verkehrs
Januar .	39,3	7,8	18,7	7,0	20,1	6,8	25,9	7,4
Februar .	38,3	7,6	19,7	7,4	18,9	6,4	24,8	7,1
März . .	40,2	8,0	21,3	8,0	23,6	8,0	28,6	8,2
April . .	42,4	8,5	21,9	8,2	20,9	7,1	26,2	7,5
Mai . . .	40,6	8,1	20,8	7,8	23,9	8,1	26,6	7,6
Juni. . .	41,0	8,2	22,4	8,4	23,9	8,1	29,0	8,1
Juli . . .	44,4	8,9	21,3	8,0	24,2	8,2	28,3	8,1
August .	43,1	8,6	21,9	8,2	25,4	8,6	30,4	8,7
Sept. . .	42,7	8,5	23,8	8,9	28,0	9,5	30,4	8,9
Oktober .	47,1	9,4	26,4	9,9	29,8	10,1	35,3	10,1
Novbr. .	42,4	8,5	27,0	10,1	30,7	10,4	35,0	10,0
Dezbr. .	39,5	7,9	21,6	8,1	25,7	8,7	29,0	8,3
Im Jahr .	501,0	100,0	266,8	100,0	295,1	100,0	349,5	100,0

[1] Altes Reichsgebiet. Berechnet auf Grund der monatlichen Wagenstellung.
[2] Für den gesamten Eisenbahngüterverkehr (einschl. der Privatbahnen) berechnet auf der Grundlage der Monatszahlen der Reichsbahn.

Die Übersicht 5 gibt ein Bild über die Gesamtbeförderung der lebenden Tiere, die in den vorstehenden Übersichten nicht berücksichtigt ist. Gegenüber dem Jahre 1933 hat die Tierbeförderung der Stückzahl nach um rd. 5 % und dem Gewicht nach um 8 % zugenommen. Sie hat jedoch noch nicht den Stand von 1932 erreicht. Am stärksten war der Anstieg bei dem Großvieh — Pferde, Stiere, Ochsen, Kühe und Rinder —. Der Verkehr mit Geflügel und „sonstigen Tieren" ist ungefähr der gleiche wie der des Vorjahrs.

Übersicht 5.

Gesamtbeförderung von lebenden Tieren in den Jahren 1913 und 1932 bis 1934.

Nr. des Güterverzeichnisses	Gattung	1913[1]		1932		1933		1934	
		in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t	in 1000 Stück	in 1000 t
72	Pferde, Esel, Maultiere	761	304	294	132	297	134	350	158
73a	Stiere, Ochsen	1 122	449	421	253	2 669	1 068	2 925	1 170
73b	Kühe, Rinder (Färsen)	3 847	1 538	2 370	948				
73c	Kälber	1 881	132	1 820	109	1 626	98	1 795	108
74	Schafe, Lämmer, Ziegen	1 898	133	1 304	52	1 237	49	1 193	48
75a	Fette und magere Schweine	10 311	722	7 342	734	6 512	651	7 014	701
75b	Ferkel	5 804	406	3 467	69	3 291	66	3 421	68
76	Geflügel, lebendes	19 624	79	13 466	54	12 216	49	12 543	50
	Sonstige Tiere			224	90	175	70	166	66
	Zusammen	45 248	3 763	30 708	2 441	28 023	2 185	29 407	2 369
	% der Gesamtgüterbewegung		0,75		0,91		0,74		0,68

B. Der Gesamtverkehr und der Verkehr der Inlandsbezirke.

Die Übersicht 6 zeigt den Versand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke im Jahre 1934 im Vergleich zum Vorjahr. Sie wird durch die Übersicht 6 a ergänzt, aus der zu ersehen ist, wie sich der Verkehr der einzelnen Bezirke im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr gestaltet hat und wie sich die Veränderungen auf den Bezirksverkehr, den Inlandverkehr und den Auslandverkehr verteilen.

[1] Altes Reichsgebiet.

Die wirtschaftliche Lage und Entwicklung eines Verkehrsbezirks kann aber nicht allein nach dem Verkehrsumfang des Schienenwegs bestimmt werden. Es muß auch berücksichtigt werden, wie sich der Gesamtverkehr des Gebiets auf die verschiedenen Gütergruppen verteilt, und in welchem Umfang das Gebiet noch durch andere Verkehrsmittel (Binnenwasserstraßen, Kraftwagen usw.) bedient wird. Ferner können noch Verschiebungen in der Benutzung der Verkehrsmittel den Umfang des Verkehrs beeinflussen.

Eine Zunahme des Gesamtverkehrs liegt im Berichtsjahr bei allen deutschen Verkehrsbezirken vor. Die vom Staat vorgezeichneten Grundlinien der Wirtschaftspolitik haben sich bei ihrer Durchführung in den einzelnen Wirtschaftsgebieten und Wirtschaftszweigen verschieden stark ausgewirkt. Am stärksten war die Steigerung des Gesamtverkehrs in den Bezirken Ruhrgebiet in Westfalen und Ruhrgebiet in der Rheinprovinz, in der Rheinprovinz links des Rheins, Oberschlesien und in der Provinz Brandenburg. Aber auch die mitteldeutschen Bezirke Thüringen und Provinz Hessen-Nassau zeigen eine auffallende Verkehrszunahme. Von den süddeutschen Bezirken fällt die Steigerung in Südbayern und Nordbayern auf. Erheblich unter dem Durchschnitt von 18,8 % liegen die Elbhäfen und Emshäfen, die Städte Breslau, Berlin, Frankfurt a. M. und München, die Bezirke Magdeburg und Baden.

Beim Inlandverkehr zeigen im Versand noch die Bezirke Ostpreußen, die Häfen Rostock bis Flensburg, Schleswig-Holstein, die Emshäfen und die Rheinhafenbahnhöfe Duisburg, Ruhrort und Hochfeld, im Empfang die Bezirke Häfen Königsberg, Pillau und Elbing, die Häfen Rostock bis Flensburg und die Weserhäfen eine größere Steigerung als der Durchschnitt von 19,1 %.

In den **nordöstlichen** Bezirken Ostpreußen, Pommern und Grenzmark Posen-Westpreußen macht sich infolge reger Bautätigkeit sowohl im Inland- wie im Bezirksverkehr ein Mehrversand an Erde, Kies, Bau- und Nutzholz sowie an künstlichen und natürlichen Steinen geltend. Außerdem hatten die Provinzen Ostpreußen und Pommern infolge guter Ernte oder für Zwecke des Winterhilfswerks einen Mehrversand an Kartoffeln, Heu und Stroh, Ostpreußen noch an Weizen, Roggen und Gerste. Auch der Versand an Schweinen ist erheblich gestiegen. Dagegen hatte Ostpreußen einen Rückgang an Ferkeln und infolge der Gänseeinfuhr aus Litauen über die grüne Grenze an Geflügel. In der Provinz Pommern ist auch der Versand an Milch und Rahm durch Umstellung auf die Butterwirtschaft zurückgegangen.

Übersicht 6 **Güterverkehr der deutschen Verkehrs-**

1	2	3	4	5	6	7
		1933				
Nr. des Verkehrsbezirks	Verkehrsbezirke	Inlandverkehr		Von Spalte 3 u 4 fällt auf den Bezirksverkehr	Auslandverkehr	
		Versand	Empfang		Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland
		1000 t				
1	Prov. Ostpreußen (ohne 2)	2 697	3 980	1 718	6	238
2	Häfen Königsberg, Pillau u. Elbing	841	1 629	201	10	39
3	Prov. Pommern (ohne 4)	2 823	4 304	1 230	12	24
4	Pommersche Häfen	1 271	2 557	268	107	107
5	Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (ohne 6)	1 671	2 467	848	9	13
6	Häfen Rostock bis Flensburg	596	1 686	59	13	29
7	Schleswig-Holstein (ohne 6 u. 8) usw.	1 540	3 371	808	9	16
8	Elbhäfen	3 317	5 391	526	426	322
9	Weserhäfen	1 535	3 486	224	118	65
10	Emshäfen	296	1 530	14	2	21
11a	Oldenburg, Reg.-Bez. Lüneburg, Stade usw.	4 412	7 078	1 664	62	75
11b	Reg.-Bez. Hannover und Hildesheim, Braunschweig usw.	9 966	9 492	3 942	64	53
12	Grenzmark Posen-Westpreußen	719	1 043	243	15	55
13	Prov. Oberschlesien	16 837	7 195	6 271	1 073	416
14	Stadt Breslau	682	2 197	178	20	69
15	Prov. Niederschlesien (ohne 14)	12 384	9 768	5 663	542	250
16	Stadt Berlin	3 271	10 101	849	72	216
17	Prov. Brandenburg (ohne 16)	11 230	11 379	3 917	40	96
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Anhalt	9 782	11 279	5 208	109	41
19a	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt usw.	18 556	11 858	5 404	115	95
19b	Thüringen usw.	6 802	7 246	2 283	91	108
20	Sachsen (ohne 20a)	14 988	18 100	8 573	200	1 332
20a	Leipzig und Umgebung	1 475	3 444	389	28	62
21	Prov. Hessen-Nassau (ohne 11b, 19b, 21a), Oberhessen usw.	8 922	6 916	2 721	270	146
21a	Frankfurt (Main) und Umgebung	934	1 506	187	24	111
22	Ruhrgebiet in Westfalen	39 388	17 140	9 022	3 086	573
23	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	18 422	12 800	4 556	1 610	193
24	Westfalen (ohne 22) und Lippe	7 902	10 196	2 411	168	97
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne 21, 23, 26a und 28)	3 734	4 189	564	122	75
26	Rheinprovinz links des Rheins (ohne 26a und 27)	23 731	17 181	10 532	4 295	656
26a	Stadt Köln	1 891	5 133	463	55	156
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	2 347	10 487	143	53	23
31	Bayer. Pfalz (ohne Ludwigshafen)	2 065	2 615	1 047	226	457
32	Hessen (ohne Oberhessen)	2 454	3 215	989	55	89
33	Baden (ohne Mannheim)	6 567	6 334	3 560	845	410
34	Mannheim und Ludwigshafen	3 503	1 718	323	193	347
35	Württemberg und Hohenzollern	4 815	9 030	3 114	140	580
36	Südbayern (ohne 36a)	7 403	8 669	4 339	131	363
36a	Stadt München	805	2 158	58	20	231
37	Nordbayern	7 016	9 727	4 455	147	1 096
	Zusammen	269 595	269 595	98 964	14 583	9 345
			269 595		23 928	
	Gesamtverkehr			293 523		
	Durchgangsverkehr			1 583		
	Überhaupt			295 106		

[1] Inlandverkehr zweimal (als Versand und Empfang) gezählt.

bezirke in den Jahren 1933 und 1934. Übersicht 6.

8		9	10	11	12	13	14	
		1934						
Zusammen (Ein- u Ausladungen in Deutschland)	%	Inlandverkehr		Von Spalte 9 u 10 fällt auf den Bezirksverkehr	Auslandverkehr		Zusammen (Ein- u Ausladungen in Deutschland)	%
		Versand	Empfang		Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t						
6 921	1,2	3 966	4 952	2 350	5	240	9 163	1,4
2 519	0,5	1 021	2 250	245	6	58	3 335	0,5
7 163	1,3	3 297	5 231	1 431	13	27	8 568	1,3
4 042	0,7	1 634	3 092	190	192	80	4 998	0,7
4 160	0,7	1 853	3 127	926	6	10	4 996	0,7
2 324	0,4	835	2 205	91	15	32	3 087	0,5
4 936	0,9	2 166	3 967	1 125	8	7	6 148	0,9
9 456	1,7	3 902	5 905	633	517	419	10 743	1,6
5 204	0,9	1 659	5 070	213	112	75	6 916	1,0
1 849	0,3	548	1 518	12	2	39	2 097	0,3
11 627	2,1	5 470	8 772	1 874	80	96	14 418	2,2
19 575	3,5	12 550	11 733	4 952	59	70	24 412	3,6
1 832	0,3	914	1 274	314	5	87	2 280	0,3
25 521	4,5	20 280	9 167	7 938	931	391	30 769	4,6
2 988	0,5	822	2 476	206	33	79	3 410	0,5
22 944	4,1	14 694	11 802	7 029	551	396	27 443	4,1
13 660	2,4	3 886	10 895	918	53	287	15 121	2,3
22 745	4,0	12 426	13 992	4 405	41	109	26 568	4,0
21 216	3,8	10 850	13 090	5 638	114	57	24 111	3,6
30 624	5,4	20 770	13 997	6 343	123	162	35 052	5,2
14 247	2,5	7 233	8 364	2 544	70	138	15 805	2,4
34 620	6,2	16 555	19 501	8 969	170	1 693	37 919	5,7
5 009	0,9	1 701	3 730	362	23	95	5 549	0,8
16 254	2,9	10 665	8 561	3 587	304	231	19 761	2,9
2 575	0,5	1 057	1 719	226	18	128	2 922	0,4
60 187	10,7	47 744	21 743	11 264	3 928	569	73 984	11,1
33 025	5,9	22 411	16 195	6 206	2 052	322	40 980	6,1
18 363	3,3	10 008	12 403	3 103	152	117	22 680	3,4
8 120	1,4	4 791	4 760	601	112	84	9 747	1,5
45 863	8,1	27 372	19 911	12 026	3 916	793	51 992	7,8
7 235	1,3	2 319	5 875	484	49	157	8 400	1,3
12 910	2,3	3 334	12 195	203	45	40	15 614	2,3
5 363	1,0	2 492	3 114	1 194	219	558	6 383	0,9
5 813	1,0	3 001	3 928	1 251	52	137	7 118	1,1
14 156	2,5	7 606	7 240	4 122	641	509	15 996	2,4
5 761	1,0	4 255	2 142	408	222	476	7 095	1,1
14 565	2,6	5 887	10 459	3 500	88	706	17 140	2,6
16 566	2,9	8 985	10 332	5 250	88	448	19 853	3,0
3 214	0,6	987	2 432	79	18	255	3 692	0,5
17 986	3,2	9 252	12 089	5 859	130	1 248	22 719	3,4
[1] 563 118	100,0	321 198	321 198	118 071	15 163	11 425	668 984	100,0
			321 198		26 588			
				347 786				
				1 734				
				349 520				

Übersicht 6 a. **Darstellung der Abweichungen des Güterverkehrs in den einzelnen Bezirken des Jahrs 1934 gegen 1933.**

1	2	3		4		5	6		7		8	
		Inlandverkehr		Inlandverkehr			Auslandverkehr					
Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Versand		Empfang		Bezirksverkehr mehr weniger	Versand		Empfang		Insgesamt	
			%		%			%		%		%
1	Provinz Ostpreußen (ohne 2)	1 269	47,1	972	24,4	632	— 1	16,7	+ 2	0,8	2 242	32,4
2	Häfen Königsberg, Pillau und Elbing	180	21,4	621	38,1	44	— 4	40,0	+ 19	48,7	816	32,4
3	Provinz Pommern (ohne 4)	474	16,8	927	21,5	201	+ 1	8,3	+ 3	12,5	1 405	19,6
4	Pommersche Häfen	363	28,6	535	20,9	— 78	+ 85	79,4	— 27	25,2	956	23,7
5	Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (ohne 6)	182	10,9	660	26,8	78	— 3	33,3	— 3	23,1	836	20,1
6	Häfen Rostock bis Flensburg	239	40,1	519	30,8	32	+ 2	15,4	+ 3	10,3	763	32,8
7	Schleswig-Holstein (ohne 6 und 8) usw.	626	40,6	596	17,7	317	— 1	11,1	— 9	56,3	1 212	24,6
8	Elbhäfen	585	17,6	514	9,5	107	+ 91	21,4	+ 97	30,1	1 287	13,6
9	Weserhäfen	124	8,1	1 584	45,4	— 11	— 6	5,1	+ 10	15,4	1 712	32,9
10	Emshäfen	252	85,1	22	1,4	— 2	—	—	+ 18	85,7	248	13,4
11a	Oldenburg, Reg.-Bez. Lüneburg, Stade usw.	1 058	24,0	1 694	23,9	210	+ 18	29,0	+ 21	28,0	2 791	24,0
11b	Reg.-Bez. Hannover und Hildesheim, Braunschweig usw.	2 584	25,9	2 241	23,6	1 010	— 5	7,8	+ 17	32,1	4 837	24,7
12	Grenzmark Posen-Westpreußen	195	27,1	231	22,1	71	— 10	66,7	+ 32	58,2	448	24,5
13	Provinz Oberschlesien	3 443	20,4	1 972	27,4	1 667	— 142	13,2	— 25	6,0	5 248	20,6
14	Stadt Breslau	140	20,5	279	12,7	28	+ 13	65,0	+ 10	14,5	442	14,9
15	Provinz Niederschlesien (ohne 14)	2 310	18,7	2 034	20,8	1 366	+ 9	1,7	+ 146	58,4	4 499	19,6
16	Stadt Berlin	615	18,8	794	7,9	69	— 19	26,4	+ 71	32,9	1 461	10,7
17	Provinz Brandenburg (ohne 16)	1 196	10,7	2 613	23,0	488	+ 1	2,5	+ 13	13,5	3 823	16,8
18	Regierungsbezirk Magdeburg, Anhalt	1 063	10,9	1 811	16,1	430	+ 5	4,6	+ 16	39,0	2 895	13,6
19a	Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt usw.	2 214	11,9	2 139	18,0	939	+ 8	7,0	+ 67	70,5	4 428	14,5
19b	Thüringen usw.	431	6,3	1 118	15,4	261	— 21	23,1	+ 30	27,8	1 558	10,9
20	Sachsen (ohne 20a)	1 567	10,5	1 401	7,7	396	— 30	15,0	+ 361	27,1	3 299	9,5
20a	Leipzig und Umgebung	226	15,3	286	8,3	— 27	— 5	17,9	+ 33	53,2	540	10,8
21	Provinz Hessen-Nassau (ohne 11b, 19b und 21a), Oberhessen usw.	1 743	19,5	1 645	23,8	866	+ 34	12,6	+ 85	58,2	3 507	21,6
21a	Frankfurt (Main) und Umgebung	123	13,2	213	14,1	39	— 6	25,0	+ 17	15,3	347	13,5
22	Ruhrgebiet in Westfalen	8 356	21,2	4 603	26,9	2 242	+ 842	27,3	— 4	0,7	13 797	22,9
23	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	3 989	21,7	3 395	26,5	1 650	+ 442	27,5	+ 129	66,8	7 955	24,1
24	Westfalen (ohne 22) und Lippe	2 106	26,7	2 207	21,6	692	— 16	9,5	+ 20	20,6	4 317	23,5
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne 21, 23, 26a und 28)	1 057	28,3	571	13,6	37	— 10	8,2	+ 9	12,0	1 627	20,0
26	Rheinprovinz links des Rheins (ohne 26a und 27)	3 641	15,3	2 730	15,9	1 494	— 379	8,8	+ 137	20,9	6 129	13,4
26a	Stadt Köln	428	22,6	742	14,5	21	— 6	10,9	+ 1	0,6	1 165	16,1
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	987	42,1	1 708	16,3	60	— 8	15,1	+ 17	73,9	2 704	20,9
31	Bayerische Pfalz (ohne Ludwigshafen)	427	20,7	499	19,1	147	— 7	3,1	+ 101	22,1	1 020	19,0
32	Hessen (ohne Oberhessen)	547	22,3	713	22,2	262	— 3	5,5	+ 48	53,9	1 305	22,4
33	Baden (ohne Mannheim)	1 039	15,8	906	14,3	562	— 204	24,1	+ 99	24,1	1 840	13,0
34	Mannheim, Ludwigshafen	752	21,5	424	24,7	85	+ 29	15,0	+ 129	37,2	1 334	23,2
35	Württemberg und Hohenzollern	1 072	22,3	1 429	15,8	386	— 52	37,1	+ 126	21,7	2 575	17,7
36	Südbayern (ohne 36a)	1 582	21,4	1 663	19,2	911	— 43	32,8	+ 85	23,4	3 287	19,8
36a	Stadt München	182	22,6	274	12,7	21	— 2	10,0	+ 24	10,4	478	14,9
37	Nordbayern	2 236	31,9	2 362	24,3	1 404	— 17	11,6	+ 152	13,9	4 733	26,3
	Zusammen	51 603	19,1	51 603	19,1	19 107	+ 580	4,0	+ 2 080	22,3	105 866	18,8

Die **norddeutschen** Bezirke Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Oldenburg und Hannover zeigen infolge erhöhter Bautätigkeit und der allgemeinen Wirtschaftsbelebung einen Mehrversand an Erde und Kies für Straßen- und Eisenbahnoberbau, Bau- und Nutzholz für Siedlungszwecke und an künstlichen und natürlichen Steinen. Der Bezirk Mecklenburg hatte infolge günstiger Preislage bessere Absatzmöglichkeiten für Schweine, dagegen kamen durch große Trockenheit weniger Rüben zum Versand. Bei Schleswig-Holstein wurden mehr Obst infolge guter Ernte und mehr Ferkel für Mastzwecke befördert. Dagegen ging der Schweineversand durch Abwanderung auf den Kraftwagen zurück. In den Bezirken Oldenburg und Hannover zeigt sich noch ein Mehrversand an Zement durch erhöhte Bautätigkeit sowie an künstlichen Düngemitteln durch Mehrverbrauch der Landwirtschaft, sowie an Eisen und Stahl. In Oldenburg kamen infolge größeren Bedarfs der Industrie mehr Roheisen aller Art, Luppen, Schweißeisen und Eisen- und Stahlbruch zum Versand. Auch mehr Grubenholz, Petroleum, Torf, Heu und Stroh sowie mehr Schweine kamen zur Aufgabe. Dagegen ging der Milch- und Rahmversand infolge neuer Marktregelung zurück. Ebenso weist der Versand an Kühen wegen geringerer Nachfrage einen Rückgang auf. Beim Bezirk Hannover kamen mehr Braunkohlen, Chemikalien und Drogen, Eisenbahnschienen, eiserne Röhren und Säulen (für Zentralheizung), Eisenerz, Kalk, Teer und Pech (für Straßenbau) sowie Heu und Stroh zur Anlieferung. Der Rübenversand ist durch Vergrößerung der Anbaufläche gestiegen.

Der Verkehr bei den **Seehäfen** zeigt allgemein eine Steigerung durch erhöhte Einfuhr von Rohstoffen. Die ostpreußischen und pommerschen Seehäfen zeigen einen Mehrversand an Zement durch erhöhte Bautätigkeit und von Thomasmehl durch den Mehrverbrauch der Landwirtschaft. Bei den ostpreußischen Seehäfen fällt noch ein Minderversand an Ölkuchen auf, der auf die Verwendung einheimischer Futtermittel zurückzuführen ist. Die pommerschen Häfen zeigen eine Mehreinfuhr aus Schweden bei Roheisen, Eisen und Stahl, Eisenerz, Porzellanerde und Schwefelkies, ferner einen Mehrversand an Zellulose und Petroleum. Bei den Häfen Rostock bis Flensburg stieg der Versand bei Zement, Eisen- und Stahlbruch, Bau- und Nutzholz und Steinkohlenkoks. In den Elbhäfen wurde mehr Baumwolle, künstliche Düngemittel, Alteisen und Schrott, Bau- und Nutzholz, Edelhölzer, Petroleum sowie Teer und Pech, dagegen weniger Ölkuchen infolge verminderter Einfuhr umgeschlagen. Im Bezirksverkehr stieg der Versand an Kies und Sand für Eisenbahn- und Straßenbauarbeiten, dagegen zeigt sich bei Braunkohlenbriketten eine Abnahme. Bei den Weserhäfen fällt ein Mehrversand an Baumwolle,

Eisenerz, Gerste, Mais, Jute, Obst, Reis, Brennholz (für Winterhilfswerk) und gehobelten Kanthölzern ins Gewicht. Dagegen wurde weniger Roggen umgeschlagen. Im Bezirksverkehr stieg der Versand an Erde und Kies für Straßenbauten und an Steinkohlen. Durch geringere Einfuhr wurde weniger Porzellanerde und durch Abwanderung auf den Kraftwagen weniger Steinkohlenkoks befördert. Die Emshäfen zeigen einen Mehrversand an Eisenerzen aus Übersee in das Industriegebiet.

Die **schlesischen** Bezirke weisen infolge erhöhter Bautätigkeit eine Zunahme bei Zement, Erde und Kies sowie Kalk auf. Infolge guter Ernten und größerer Anbauflächen kamen mehr Rüben zum Versand. Für die Provinz Oberschlesien ist noch eine Zunahme bei Stab- und Formeisen, Bleierz für eine Magdeburger Zinkhütte, Bau- und Nutzholz und Gänsen zu verzeichnen. Im Bezirksverkehr ist die Steigerung an Luppen, Eisen- und Stahlbruch und Eisenerz durch Mehrbedarf der Eisenwerke sowie an Weizen, Grubenholz und künstlichen und natürlichen Steinen zu erwähnen. Bei der Provinz Niederschlesien ist eine Zunahme bei Porzellanerde, Zellstoff für Holzzeugmasse, Kartoffeln und Schweinen sowie eine Abnahme bei Bau- und Nutzholz eingetreten. Im Bezirksverkehr zeigt sich eine Zunahme bei Zellstoff für Holzzeugmasse und bei Zucker, sowie eine Abnahme bei Roggen und bei Holz zur Herstellung von Holzstoff.

Der Verkehr des Bezirks **Berlin** steht im Zeichen des erhöhten Bedarfs der Wirtschaft an Eisen- und Stahlwaren. Es kamen mehr Eisen- und Stahlbruch, Eisen und Stahl für Straßen-, Häuser- und Brückenbau, eiserne Dampfkessel, Eisen- und Stahlwaren zur Versorgung des Arbeitsdienstes und des Heeres und mehr Kupfer für die elektrotechnische Industrie zum Versand. Ferner stieg der Versand an sonstigen Düngemitteln, insbesondere Mülldünger, an Sammelladungen infolge Frachtvergünstigungen, sowie an sonstigen Gütern. Im Bezirksverkehr wurde durch den Bau der Nord-Südbahn mehr Erde und Kies befördert. Die Provinz Brandenburg zeigt besonders einen erhöhten Holzversand. So wurde mehr Bau- und Nutzholz infolge Abholzung von Waldflächen für die Reichsautobahn und des starken Bedarfs im Baugewerbe, ferner mehr Grubenholz, hölzerne Eisenbahnschwellen und mehr Brennholz verladen. Auch zeigt sich eine Zunahme bei Zement, Eisen und Stahl, bei Rüben, künstlichen und natürlichen Steinen, Milch infolge stärkerer Milchlieferung nach Berlin, sowie bei „sonstigen Gütern" und Schweinen. Dagegen kam weniger Weizen und Roggen infolge der ungünstigen Ernte in diesem Bezirk zum Versand. Im Bezirksverkehr ist noch ein Mehrversand an Kartoffeln für das Winterhilfswerk zu erwähnen.

Die **mitteldeutschen** Bezirke weisen allgemein einen Mehrversand im Inland- und Bezirksverkehr bei Zement, Erde und Kies, sowie künstlichen und natürlichen Steinen infolge der erhöhten Bautätigkeit, insbesondere bei Herstellung der Reichsautobahnen auf. Ferner wurde mehr Bau- und Nutzholz für die Möbelindustrie befördert. Die gute Rübenernte und der Mehrbedarf der Zuckerfabriken steigerte den Rüben- und den Rübenschnitzelversand. Auch zeigt sich ein Anziehen der Sammelladungen durch erhöhte Werbetätigkeit der Spediteure und der „sonstigen Güter". Im Inlandverkehr des Bezirks Magdeburg-Anhalt wurden mehr Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Eisenbahnschienen, im Bezirksverkehr mehr Kalisalze und mehr Eisen- und Stahlbruch und mehr Schweine verladen. Dagegen machte sich hier die schlechte Ernte durch Minderversand von Kartoffeln und Obst im Inlandverkehr und von Getreide und Kleie im Bezirksverkehr bemerkbar. Im Bezirk Merseburg-Erfurt zeigt sich ein Mehr bei Chlorkalium, Kalisalze, Eisen- und Stahlbruch, Eisen- und Stahlwaren, Porzellanerde, Kalk, Soda und Petroleum, dagegen wegen der ungünstigen Ernte weniger Getreide und Kartoffeln. Bei Thüringen kamen mehr Kalisalze für die Landwirtschaft, Eisen und Stahl für die Eisenindustrie und Kalk für das Baugewerbe, sowie im Bezirksverkehr mehr Eisenerz zum Versand. Beim Verkehrsbezirk Sachsen tritt beim Inlandverkehr der Mehrbedarf der Eisenindustrie durch den Versand an Eisen- und Stahlbruch, Eisen und Stahl und eisernen Dampfkesseln hervor. Sodann kamen mehr Chemikalien durch Auslandsaufträge und Papier und Pappe nach Berlin zum Versand. Im Bezirksverkehr ist der Mehrversand an künstlichen Düngemitteln und Schweinen und der Rückgang bei Geflügel infolge Einfuhrdrosselung zu erwähnen. Die Stadt Leipzig brachte mehr Braunkohlenbrikette und mehr Eisen und Stahl zum Versand.

Die **westdeutschen** Bezirke weisen auch im Berichtsjahr eine weitere Belebung der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie auf. Allgemein stieg der Versand an Eisen und Stahl, insbesondere Stab- und Formeisen und an Eisenerz, Porzellanerde und übrigen Erzen für die Eisenwerke im Ruhrgebiet und die Hüttenwerke im Siegerland. Auch der Versand an Steinkohlen, -briketten, -koks, nahm allgemein zu, allein im westfälischen Ruhrgebiet betrug die Zunahme mehr als 4 Mio. t. Infolge erhöhten Bedarfs der Landwirtschaft und günstiger Preisgestaltung kamen mehr Düngemittel zum Versand, besonders phosphorhaltige Düngemittel und künstlicher Stickstoff. Die allgemeine Belebung der Bautätigkeit wirkte sich durch den Mehrversand an Zement, Erde, Kalk

und künstlichen und natürlichen Steinen aus. Im Verkehrsbezirk Hessen-Nassau zeigt sich ein Mehrversand an Braunkohlen und Braunkohlenbriketten, an eisernen Röhren und Säulen, an Bau- und Nutzholz, hölzernen Eisenbahnschwellen und Brennholz, sowie an Kühen und Kälbern. Der Versand des Ruhrgebiets in Westfalen steht im Zeichen der Belebung der Eisenindustrie. So kamen mehr Roheisen, Luppen, Eisen- und Stahlbruch, Eisenbahnschienen und Weichenteile, eiserne Achsen und Bandagen, eiserne Röhren und Säulen, Eisen- und Stahldraht und Eisen- und Stahlwaren zum Versand. Auch der Versand an Glas, Steinkohlenteerölen zeigt eine Steigerung. Die gleiche Entwicklung der Eisenindustrie trifft auch für das Ruhrgebiet in der Rheinprovinz zu. Dort ist hervorzuheben der Mehrversand an Steinkohlenteerölen, Sammelladungen und „sonstigen Gütern", jedoch ist eine Abnahme bei eisernen Schwellen zu verzeichnen. Der Verkehrsbezirk Westfalen und Lippe zeigt eine Verkehrszunahme bei Roheisen, Eisen- und Stahlbruch, Eisen- und Stahlwaren, Schwefelkies, Bau- und Nutzholz, gehobelten Kanthölzern, „sonstigen Gütern" und Schweinen, sowie einen Rückgang bei Milch und Rahm infolge Neuregelung des Absatzes. Bei der Rheinprovinz rechts des Rheins ist noch eine Zunahme bei Grubenholz zu erwähnen. Die Rheinprovinz links des Rheins hat eine Steigerung des Versands bei Chemikalien, Roheisen aller Art, Luppen, Eisen- und Stahlbruch, eisernen Dampfkesseln, eisernen Röhren, Grubenholz, Tonwaren, Heu und Stroh und sonstigen Gütern, sowie im Bezirksverkehr bei Bau- und Nutzholz, Salz und Tonwaren. Die Stadt Köln versandte mehr Schrott und Schwefelkies. Der Bezirk Duisburg-Ruhrort-Hochfeld zeigt die Wirtschaftsbelebung der Eisenindustrie durch einen erhöhten Versand an Roheisen, Luppen und Eisen- und Stahlbruch; der Versand an Schwefelsäure ging wegen geringerer Einfuhr zurück.

Die **süddeutschen** Bezirke zeigen einen Mehrversand an Erde und Kies, künstlichen und natürlichen Steinen und Zement infolge erhöhter Bautätigkeit, an Obst und Getreide infolge guter Ernten und an „sonstigen Gütern". Bei der bayrischen Pfalz ist noch der Mehrversand an Rohton hervorzuheben. Für Hessen (ohne Oberhessen) sind mehr Eisen- und Stahlbruch, eiserne Dampfkessel und Manganerze versandt worden. Der Verkehrsbezirk Baden zeigt eine Steigerung bei Bau- und Nutzhölzern im Inland- und Bezirksverkehr und bei Kalk und Rüben im Bezirksverkehr. Die Städte Mannheim und Ludwigshafen haben mehr phosphorhaltige Düngemittel für die Landwirtschaft, eiserne Dampfkessel für die Maschinenindustrie, Petroleum für die Kraftwagenindu-

strie und Rohzucker infolge erhöhten Wasserumschlags aufzuweisen. Für Württemberg und Hohenzollern ist ein Mehrversand an Eisen- und Stahlbruch, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Bau- und Nutzholz, Kalk und Salz von Bedeutung. Infolge Knappheit an Futtermitteln im Inlandverkehr wurden mehr Kühe und im Bezirksverkehr mehr Schweine, dafür aber weniger Ferkel befördert. Der Bezirksverkehr weist noch einen Mehrversand an Rüben auf und eine Abnahme bei Eisenbahnschienen. Der Bezirk Südbayern hat eine Zunahme des Versands an künstlichem Stickstoff, Bau- und Nutzholz, Holzzeugmasse, Petroleum und im Tierverkehr an Stieren, Kühen und Kälbern, dagegen eine Abnahme bei Schleifholz durch Abwanderung auf den Lastkraftwagen und bei natürlichen Steinen durch Beendigung von Eisenbahnneubauarbeiten. Im Bezirksverkehr ist ein erhöhter Rübenversand zu erwähnen. Der Verkehrsbezirk Nordbayern zeigt eine erhebliche Steigerung im Inland- und Bezirksverkehr bei Eisen und Stahl, Eisenerz, Bau- und Nutzholz, Holz zur Herstellung von Holzstoff und Tonwaren. Im Inlandverkehr wurde mehr Geflügel befördert. Der Bezirksverkehr hatte eine Zunahme bei phosphorhaltigen Düngemitteln, Luppen, Eisen- und Stahlbruch, Kalk und bei Stieren, Kühen und Kälbern.

Die nachfolgende Übersicht zeigt, wie sich der Gesamtverkehr im Berichtsjahr und in den Vorjahren auf die Bezirksgruppen anteilmäßig verteilt.

	Süddeutschland (Bez. 31—37)	Westdeutschland (Bez. 21—28)	Mitteldeutschland (Bez. 18—20 a)	Berlin und Brandenburg (Bez. 16/17)	Seehäfen (Bez. 2, 4, 6, 8, 9, 10)	Schlesien (Bez. 13—15)	übrige Bezirke (1, 3, 5, 7, 11 a—12)	insgesamt
1925	14,1	39,7	17,7	6,5	3,3	8,8	9,9	100,0
1926	13,3	39,9	17,0	6,4	4,8	8,7	9,9	100,0
1927	13,5	40,9	17,3	6,2	3,5	8,7	9,9	100,0
1928	13,7	39,7	18,0	6,4	4,0	8,4	9,8	100,0
1929	13,3	40,6	17,4	6,4	4,3	8,6	9,4	100,0
1930	13,9	39,5	17,6	6,2	4,2	8,5	10,1	100,0
1931	14,0	37,9	18,2	6,6	4,5	9,3	9,5	100,0
1932	14,7	36,4	18,8	6,7	4,5	9,4	9,5	100,0
1933	14,8	36,4	18,8	6,4	4,5	9,1	10,0	100,0
1934	15,0	36,8	17,7	6,3	4,6	9,2	10,4	100,0

Das Saargebiet ist im Berichtsjahr wegen der Zugehörigkeit zum Zollausland noch bei den Auslandsbezirken aufgenommen. In der Güterbewegungsstatistik ist nur der Wechselverkehr des Saargebiets mit Deutschland und den einzelnen Verkehrsbezirken enthalten. Der Gesamtverkehr innerhalb des Saargebiets wurde bisher aus der Verkehrsstatistik des Saargebiets zusammengestellt. Nach der Rückgliederung des Saargebiets am 1. März 1935 lagen jedoch keine Unterlagen vor, aus denen vergleichsfähige Angaben mit den Vorjahren für das Kalenderjahr 1934 festgestellt werden konnten. Das Saargebiet hatte als Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März; Monatsergebnisse wurden nicht bekanntgegeben. In dem Rumpfrechnungsjahr 1934 (1. April 1934 bis 28. Februar 1935 = 11 Monate) betrug der Gesamtversand 14,2 Mio. t und der Empfang 9,9 Mio. t. Von den Grubenversandstationen wurden im Rechnungsjahr 1934 (12 Monate) 10,2 Mio. t Steinkohlen, Preßkohlen und Koks gegenüber 9,9 Mio. t im gleichen Zeitraum des Vorjahres versandt, mithin eine Steigerung von rd. 5 %.

C. Auslandverkehr.

Der Eisenbahngüterbewegungsstatistik kommt durch die Erfassung des Auslandverkehrs nach Verkehrsbezirken neben der Außenhandelsstatistik eine besondere Bedeutung zu. Sie gibt durch die Aufteilung der Ein- und Ausfuhr auf die einzelnen Verkehrsbezirke einen Anhalt über Art und Umfang der wirtschaftlichen Verflechtung der verschiedenen Reichsteile mit den einzelnen fremden Ländern. Die Außenhandelsstatistik zeigt den Güteraustausch Deutschland mit den einzelnen fremden Ländern nach Art und Menge in der Gesamtheit, sie enthält also auch die auf der Binnenwasserstraße und dem Schiffahrtsweg ein- und ausgeführten Güter. Wie in den allgemeinen Betrachtungen erwähnt, enthalten die Güterbewegungsstatistiken jedoch durch den Übergang der Güter von einem auf das andere Verkehrsmittel gewisse Doppelaufschreibungen, die bei der Außenhandelsstatistik ausgeschaltet sind. Auch die Art der Gewichtsaufschreibungen ist bei der Außenhandelsstatistik zum Teil anders wie bei den Güterbewegungsstatistiken. In der Außenhandelsstatistik erscheinen verschiedene Güter nicht, wie bei den Güterbewegungsstatistiken, nach Gewicht in Tonnen, sondern nach Stück, Kubikmetern usw.

Den Verkehr der deutschen Eisenbahnen mit dem Ausland, unterteilt nach Verkehrsbezirken, enthält Übersicht 6. Der gesamte Auslandsverkehr ist im Berichtsjahr von 23,93 Mio. t auf 26,59 Mio. t, also

um 11 % gestiegen. Dabei hat sich der Versand von 14,58 auf 15,16 Mio. t um 7 % und der Empfang von 9,34 auf 11,42 Mio. t um 22 % gehoben. Eine Ausfuhrsteigerung ist in den Seehafenbezirken, den pommerschen und Elbhäfen, sowie im Ruhrgebiet in Westfalen und der Rheinprovinz und in dem Verkehrsbezirk Mannheim und Ludwigshafen, dagegen ein Rückgang bei den Verkehrsbezirken Provinz Oberschlesien, Sachsen, Rheinprovinz links des Rheins, Baden, Württemberg und Südbayern eingetreten.

Bei den pommerschen Häfen ist eine Ausfuhrsteigerung bei Eisenerz, Schwefelkies und den übrigen Erzen, ferner bei Steinen, Flachs und Ölkuchen zu verzeichnen. Für die Elbhäfen verteilt sich die Mehrausfuhr auf die Warengruppen Eisen und Stahl, Kupfer, Porzellanerde, Baumwolle, Jute, Häute und Felle, Lein- und Ölsamen, Obst, Öle und Reis, denen ein erheblicher Rückgang in der Weizenausfuhr gegenübersteht. Die Versandsteigerung im Ruhrgebiet beruht ausschließlich auf einer Mehrausfuhr von 1,32 Mio. t Steinkohlen und Steinkohlenkoks; bei Steinkohlenbriketten ist allerdings eine Abnahme von 40 000 t zu erwähnen. Auch in dem Bezirk Mannheim und Ludwigshafen ist die Steigerung hauptsächlich auf dem Mehrumschlag von Steinkohlen begründet.

Der Ausfuhrrückgang im Bezirk Oberschlesien beruht auf einer Minderausfuhr von Steinkohlen, Weizen und Roggen sowie von Abfällen von Nichteisenmetallen und Schwefelkies. Von Sachsen wurden weniger Braunkohlenbrikette und natürliche Steine ausgeführt. Die Rheinprovinz links des Rheins führte weniger Braunkohlenbrikette, Steinkohlen, Steinkohlenbrikette und -koks, ferner weniger Ton- und Zementwaren, Grubenholz und Bau- und Nutzholz aus. Eine Ausfuhrsteigerung ist dagegen bei Kalk, Erde und Kies und Porzellanerde eingetreten. Für Baden ist besonders die Holz- und Getreideausfuhr zurückgegangen. So kamen weniger Bau- und Nutzholz, Papierholz, Grubenholz, Brennholz, Weizen, Hafer und Gerste sowie weniger Braunkohlenbrikette zur Ausfuhr. Württemberg brachte weniger Bau- und Nutzholz, Papierholz, Eisen- und Stahlbruch, Weizen, Hafer, Heu und Stroh zum Versand nach dem Ausland. Aus Südbayern wurde weniger Eisen- und Stahlbruch, Papier, Zellstoff, Petroleum, Weizen, Hafer, Heu und Stroh ins Ausland befördert.

Die Wareneinfuhr aus dem Ausland (Empfang) ist im Jahre 1934 durch erhöhten Rohstoffbedarf gestiegen. Sie war am stärksten in den industriellen Verkehrsbezirken und verteilt sich im übrigen

Übersicht 7. **Verkehr der Auslandsbezirke (ohne Durchfuhr).**

Nr. der Verkehrsbezirke	Bezeichnung der Auslandsbezirke	1933				1934			
		Versand nach	Empfang aus	Summe Versand nach und Empfang aus		Versand nach	Empfang aus	Summe Versand nach und Empfang aus	
		Deutschland in 1000 t							
					%				%
27	Saargebiet	1 792	850	2 642	11,0	2 445	875	3 320	12,5
44	Elsaß-Lothringen	761	1 744	2 505	10,5	949	1 622	2 571	9,7
45	Memelgebiet	16	10	26	0,1	18	5	23	0,1
46	Freistaat Danzig	26	23	49	0,2	26	16	42	0,1
47	Westpolen (ehem. dtsch. Gebiete, o. 47a)	95	14	109	0,4	87	12	99	0,4
47a	Ost-Oberschlesien	200	180	380	1,6	187	163	350	1,3
48	Nordschleswig (zu Dänemark geh., s. 64)	3	17	20	0,1	4	28	32	0,1
50a	Rußland (U d S S R)	80	16	96	0,4	52	4	56	0,2
50b	Litauen (ohne Memelgebiet)	30	59	89	0,4	27	29	56	0,2
50c	Lettland	36	3	39	0,2	68	1	69	0,3
50d	Estland und Finnland	0	0	0	—	0	0	0	—
51	Ostpolen (ohne Galizien)	268	38	306	1,3	304	29	333	1,2
52	Galizien (polnisch. Teil)	205	22	227	0,9	249	17	266	1,0
52a	Rumänien	73	25	98	0,4	100	26	126	0,5
53	Ungarn	132	54	186	0,8	231	109	340	1,3
53a	Jugoslawien, Bulgarien, Türkei, Griechenland	53	40	93	0,4	103	56	159	0,6
54	Tschechoslowakei	2 613	1 807	4 420	18,5	3 344	2 020	5 364	20,2
55	Österreich	242	673	915	3,8	373	537	910	3,4
56	Schweiz	82	1 898	1 980	8,3	100	1 599	1 699	6,4
57	Italien	522	699	1 221	5,1	507	1 111	1 618	6,1
58	Frankreich (ohne Elsaß-Lothringen)	577	1 245	1 822	7,6	447	1 160	1 607	6,0
59	Luxemburg	419	1 480	1 899	7,9	522	2 339	2 861	10,8
60	Belgien	256	1 283	1 539	6,4	296	1 163	1 459	5,5
61	Niederlande	758	2 271	3 029	12,7	855	2 093	2 948	11,1
62	England	2	7	9	—	3	9	12	—
63	Schweden und Norwegen	53	34	87	0,4	74	42	116	0,4
64	Dänemark (ohne Nordschleswig, s. 48)	51	91	142	0,6	54	98	152	0,6
	Zusammen	9 345	14 583	23 928	100	11 425	15 163	26 588	100
	v.H. des Gesamtversands u. -empfangs in Deutschland (ohne Durchfuhr)	3,2	5,0	8,2		3,3	4,4	7,4	

auf fast alle Bezirke. Hervorzuheben sind die Empfangssteigerungen bei Sachsen (361[1] t), Nordbayern (152 t), Rheinprovinz links des Rheins (137 t), Provinz Niederschlesien (146 t), Ruhrgebiet in der Rheinprovinz (129 t), Städte Mannheim und Ludwigshafen (129 t), Württemberg (126 t), Baden (99 t) und Elbhäfen (97 t).

An der Mehreinfuhr sind hauptsächlich folgende Güterarten beteiligt: Bau- und Nutzholz (443 t), Holz zur Herstellung von Zellstoff (185 t), Steinkohlen (225 t), Braunkohlen (188 t), Eisen und Stahl in Stäben (403 t), Eisenerz (120 t) und Porzellanerde (101 t).

Die Übersicht 7 gibt einen Überblick über den Verkehr der ausländischen Verkehrsbezirke mit Deutschland. Im Berichtsjahr erreichte die Tschechoslowakei wieder den weitaus stärksten Auslandsanteil am Verkehr mit Deutschland. Der Anteil betrug 1934 = 20,2 % gegenüber 18,5 % im Vorjahr. Der Versand der Tschechoslowakei erhöhte sich um 731[1] t (28,0 %); auch der Empfang aus Deutschland war um 213 t oder um 11,8 % höher. Die Versandsteigerung beruht vor allem auf erhöhter Ausfuhr von Bau- und Nutzholz (278[1] t), Papierholz (103 t), Braunkohlen (186 t), sowie von Steinkohlen, Porzellanerde, Kalk, Glas und Glaswaren, Eisen- und Stahlwaren, Ton- und Zementwaren, Obst und „sonstigen Gütern". Zu erwähnen ist noch, daß Ölkuchen nicht mehr nach Deutschland ausgeführt werden konnte. Der Empfang der Tschechoslowakei aus Deutschland verteilt sich auf Eisenerz, Porzellanerde, Schwefelkies, übrige Erze, künstliche Düngemittel, Eisenbruch, Kupfer, Petroleum, Lein- und Ölsamen, Öle und Ölkuchen, Salz, Reis, Häute und Felle sowie Obst. Bezogen wurden weniger Erde und Kies, Steine, Steinkohlen und Weizen.

Bei den übrigen südlich und südöstlich von Deutschland gelegenen Ländern zeigt sich im Versand eine Steigerung bei Ungarn, Jugoslawien und Österreich, im Empfang bei Ungarn und Italien, dagegen eine Abnahme bei Österreich. Die Versandsteigerung Ungarns verteilt sich auf Porzellanerde, „sonstige Güter", Heu und Stroh, Fleisch, Obst, Öle und Wein. Von den Balkanländern wurden mehr Bau- und Nutzholz, Mischgut, Heu und Stroh, Obst und Fleisch nach Deutschland befördert. Österreich hat mehr Porzellanerde, Eisenerz, Bau- und Nutzholz, Papierholz und Obst ausgeführt. Die Steigerung im Empfang bei Ungarn beruht auf der deutschen Mehrausfuhr von Steinkohlen und Por-

[1] Die Mengen sind in 1000 t angegeben.

zellanerde. Hier ist jedoch auch ein Rückgang bei Steinkohlenkoks, Erde und Kies vorhanden.

Auch nach Italien wurde mehr Steinkohle und Steinkohlenkoks ausgeführt. Bei Österreich ist der Rückgang im Empfang auf die geringere Kohlenausfuhr zurückzuführen.

Der Versand der westlichen und südwestlichen Länder nach Deutschland weist ein Mehr auf bei dem Saarland von 653[1] t, bei Elsaß-Lothringen von 188 t, bei Luxemburg und Niederlande von rd. je 100 t. Bei Frankreich ist ein Rückgang von 130 t zu verzeichnen. Der Empfang dieser Länder aus Deutschland zeigt bei der Schweiz einen Rückgang von 300 t, bei Belgien und Elsaß-Lothringen von je 120 t, bei Niederlande von 180 t und bei Frankreich um 85 t. Dieser Rückgang wird durch den Mehrempfang Luxemburgs von 860 t mehr als ausgeglichen. Bei der erhöhten Ausfuhr der Saar handelt es sich um Eisen- und Stahlwaren aller Art, Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Zement, Teer und phosphorhaltige Düngemittel. Elsaß-Lothringen führte mehr Eisenerz und Steinkohlen, Luxemburg mehr Stab- und Formeisen und Eisenerz und die Niederlande mehr Kohle, Obst und Gemüse nach Deutschland aus. Aus Frankreich wurde dafür weniger Eisenerz, Obst, Gemüse, Düngemittel, Ölkuchen und Wolle nach Deutschland befördert. Nach Belgien, Frankreich, Elsaß-Lothringen und der Schweiz kamen weniger Steinkohle und Braunkohlenbriketts zum Versand. Bei den Niederlanden beruht der Minderempfang aus Deutschland auf die geringere Einfuhr an Kohle, Grubenholz, Kalk, Papier, Teer, Tonwaren und „sonstigen Gütern". In die Schweiz wurde weniger Getreide, Holz, Obst und Gemüse eingeführt. Der Mehrempfang Luxemburgs aus dem Reich ist nur auf den erhöhten Empfang von Steinkohlenkoks und Braunkohlenbriketten zurückzuführen.

Die östlichen und nordöstlichen Länder spielen für die Ein- und Ausfuhr Deutschlands nur eine untergeordnete Rolle. Von den östlichen Ländern konnten Galizien, Ostpolen und Lettland ihre Holzausfuhr nach Deutschland steigern, während Rußland weniger Bau- und Nutzholz und Ölkuchen ausführte. Im Empfang ist die Schrumpfung der Ausfuhr nach Litauen auffallend, es kamen dorthin weniger Salz und Steinkohle zum Versand. Bei den nördlichen Ländern sind nur geringfügige Steigerungen im Versand und Empfang zu verzeichnen.

[1] Die Mengen sind in 1000 t angegeben.

Fortsetzung Seite 840

Übersicht 8.

Gesamtverkehr auf deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1933 und 1934[1]

(ausschl. lebender Tiere und Gütersendungen unter 500 kg Gewicht).

Nach Güterarten.

Güter Nr.	Güterarten	1933					1934				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
1	Abfälle von Horn usw., Knochen	201	6	37	1	245	235	4	34	1	274
2	Baumwolle, roh, Abfälle davon usw.	473	99	29	2	603	419	93	48	3	563
3	Bier	468	11	7	4	490	505	10	7	3	525
4	Blei, Bleiwaren	135	9	1	0	145	169	4	2	0	175
5	Borke, Lohe, Gerbhölzer, Gerbstoffe	109	9	28	1	147	139	9	36	1	185
6a	Braunkohlen, rohe	11 790	3	1 430	55	13 278	12 284	4	1 618	52	13 958
6b	Braunkohlenbrikette	28 621	938	66	1	29 626	28 271	837	64	2	29 174
6c	Braunkohlenkoks	584	3	3	—	590	705	3	0	0	708
7	Zement, Traß	3 672	34	83	21	3 810	6 072	33	104	20	6 229
8	Chemikalien, Drogen	1 808	92	31	8	1 939	2 195	89	40	8	2 332
9	Dach-, Stein-, Teerpappe, Dachfilz	148	3	0	0	151	196	5	1	1	203
10a	Tierischer Dünger	545	1	0	0	546	609	1	17	0	627
10b	Phosphorhaltige Düngemittel	2 027	29	737	43	2 836	2 827	31	675	30	3 563
10c	Chilesalpeter	42	4	0	0	46	74	10	0	0	84
10d	Kalisalze zum Düngen	2 803	85	0	0	2 888	3 763	105	1	0	3 869
10e	Künstliche Stickstoffdüngemittel	2 510	12	8	0	2 530	2 811	16	9	0	2 836
10f	Sonstige Düngemittel	2 782	10	12	0	2 804	2 984	12	19	0	3 015
11a	Roheisen aller Art	967	61	41	1	1 070	1 546	76	40	6	1 668
11b	Luppen von Schweißeisen usw.	1 809	16	43	2	1 870	2 583	24	90	23	2 720
11c	Eisen- und Stahlbruch	3 531	68	62	3	3 664	5 068	53	54	2	5 177
12	Eisen und Stahl in Stäben usw.	3 965	110	511	67	4 653	6 773	136	914	111	7 934
13	Eisenbahnschienen und -weichen	2 600	10	55	2	2 667	2 981	8	92	2	3 083

[1] Ausschl. des Verkehrs innerhalb des Saargebiets und zwischen Saargebiet und Ausland.

Noch Übersicht 8.

Güter Nr.	Güterarten	1933					1934				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	748	0	23	1	772	671	1	29	3	704
15	Eisenbahnachsen, -bandagen, -räder	579	17	7	1	604	666	18	6	0	690
16	Dampfkessel, Maschinen	1 050	146	32	23	1 251	1 398	139	33	27	1 597
17	Eiserne Röhren und Säulen	729	46	79	26	880	1 229	40	109	33	1 411
18	Eisen- und Stahldraht	606	32	92	7	737	721	31	112	11	875
19a	Eisen- und Stahlwaren	1 493	130	36	11	1 670	2 073	104	43	8	2 228
19b	Unedle Metalle und Waren daraus	200	23	8	2	233	293	27	12	3	335
19c	Kupfer und Waren daraus	205	22	4	1	232	307	26	2	1	336
19d	Abfälle von unedlen Metallen	312	28	8	2	350	390	7	10	1	408
20	Eisenerz (ausschl. Schwefelkies)	1 410	87	583	0	2 080	2 743	150	703	7	3 603
21a	Erde, Kies, Sand, Mergel, Lehm usw.	18 691	253	47	1	18 992	26 246	201	32	1	26 480
21b	Porzellanerde, Ton, Farberden usw.	2 491	437	341	51	3 320	3 263	515	442	56	4 276
22a	Blei-, Nickel-, Zink-, Kupfererze usw.	172	59	4	0	235	239	61	17	2	319
22b	Schwefelkies, Schwefelkiesabbrände	531	72	2	0	605	621	97	5	0	723
22c	Andere Erze usw.	313	48	35	0	396	580	92	57	1	730
24	Fische und Schaltiere	288	17	49	14	368	285	16	52	18	371
25	Flachs, Hanf, Hede, Werg	53	14	27	4	98	93	21	34	7	155
26	Fleisch (einschl. Speck)	109	1	37	40	187	113	1	56	33	203
27	Garne und Twiste	279	9	18	10	316	328	5	30	7	370
28a	Weizen und Spelz	2 156	164	8	23	2 351	2 310	45	11	47	2 413
28b	Roggen	1 734	19	78	5	1 836	1 466	—	26	1	1 493
28c	Hafer	525	52	4	10	591	412	24	1	3	440
28d	Gerste	1 010	13	8	22	1 053	1 230	6	2	11	1 249
28e	Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	202	5	25	13	245	232	4	22	5	263
28f	Mais	61	11	7	0	79	132	9	2	0	143
28g	Malz	222	10	26	24	282	250	13	37	27	327
28h	Lein- und Ölsamen	88	12	13	1	114	115	30	7	5	157

Noch Übersicht 8.

Güter Nr.	Güterarten	1933					1934				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
29	Glas und Glaswaren	466	49	20	33	568	553	43	38	27	661
30	Häute, Felle, Leder, Pelzwaren	266	36	41	10	353	298	36	49	7	390
31a	Bau- und Nutzholz, unbearbeitet	2 335	95	133	35	2 598	3 519	64	425	34	4 042
31b	Bau- und Nutzholz, gesägt	2 889	49	185	139	3 262	4 054	31	336	119	4 540
31c	Holz zur Herstellung von Zellstoff	1 273	78	714	15	2 080	1 212	19	899	13	2 143
31d	Grubenholz aller Art	1 773	226	17	10	2 026	2 156	203	17	15	2 391
31e	Hölzerne Eisenbahnschwellen	1 464	4	3	0	1 471	1 707	3	11	0	1 721
31f	Brennholz, Korb- und Floßweiden	1 049	31	25	3	1 108	1 318	29	21	2	1 370
32a	Holzzeugmasse, Zellstoff, Zellulose	1 253	45	72	15	1 385	1 443	43	64	9	1 559
32b	Gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel	615	25	23	9	672	935	19	12	8	974
33	Hopfen	12	1	4	3	20	16	1	6	4	27
34	Jute	74	10	3	0	87	63	15	2	0	80
35	Kaffee, Kaffee-Ersatz, Kakao, Tee	206	25	6	3	240	241	25	8	3	277
36	Kalk, Kalksteine zum Brennen	3 108	82	25	1	3 216	5 064	94	59	5	5 222
37	Kartoffeln	4 402	26	74	38	4 540	4 633	28	115	31	4 807
40	Lumpen	208	26	27	8	269	279	21	57	13	370
41a	Mehl, Mühlenerzeugnisse	1 364	5	4	3	1 376	1 519	3	6	3	1 531
41b	Kleie	727	0	5	4	736	718	1	2	3	724
42	Obst, Gemüse, Pflanzen	1 390	42	782	127	2 341	1 580	43	772	96	2 491
43	Öle, Fette, Tran, Talg	741	45	14	22	822	730	51	22	32	835
44	Ölkuchen, Ölkuchenmehl	1 528	16	77	1	1 622	1 287	10	21	1	1 319
45	Papier, Pappe, Papierwaren	1 943	81	37	5	2 066	2 159	62	29	5	2 255
46a	Petroleum und andere Mineralöle	2 241	188	47	39	2 515	2 705	205	53	46	3 009
46b	Steinkohlenteeröle, Naphthalin	651	12	67	5	735	837	3	69	6	915

Noch Übersicht 8.

Güter Nr.	Güterarten	1933					1934				
		Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen	Inlandverkehr	Auslandverkehr		Durchgangsverkehr	Zusammen
			Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland				Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland		
		1000 t					1000 t				
47	Reis, Reismehl, Reiskleie	157	24	5	1	187	122	31	6	1	160
49	Rüben, Zichorienwurzeln	6 310	2	7	6	6 325	7 851	1	12	7	7 871
50	Rübensirup, Melasse	278	6	5	0	289	343	0	2	0	345
51	Salpetersäure, Salzsäure	234	24	1	0	259	282	21	0	0	303
52	Salz (ausschl. Kalisalz)	1 805	101	16	1	1 923	2 070	118	14	0	2 202
54	Schwefelsäure	773	9	17	5	804	846	7	17	0	870
55	Soda	715	3	1	2	721	842	1	1	1	845
56	Weingeist, Branntwein, Essig	670	1	4	4	679	721	1	9	3	734
57	Stärke, Kartoffelmehl usw	215	3	1	1	220	237	2	2	1	242
58	Waren aus natürlichem Stein	72	5	6	1	84	72	12	3	1	88
59a	Künstliche Steine	3 920	94	30	29	4 073	6 427	121	23	20	6 591
59b	Natürliche Steine	27 375	184	61	9	27 629	30 963	130	47	9	31 149
60a	Steinkohlen	56 238	4 798	1 401	251	62 688	63 937	4 908	1 626	373	70 844
60b	Steinkohlenbrikette	3 867	364	33	2	4 266	4 350	293	49	2	4 694
60c	Steinkohlenkoks	13 332	3 802	77	21	17 232	14 880	4 731	120	48	19 779
61	Tabak, Zigarren usw.	69	5	24	6	104	78	5	21	7	111
62	Teer, Pech, Asphalt, Harz usw.	1 808	85	53	6	1 952	2 064	78	63	5	2 210
63	Ton- und Zementwaren	721	119	11	19	870	974	68	45	21	1 108
64	Torf, Torfstreu, Holzkohlen	462	23	1	20	506	591	16	1	16	624
65	Wein	198	2	31	6	237	236	2	49	4	291
66	Wolle	205	29	30	19	283	214	28	28	17	287
67	Zink	100	9	43	2	154	135	6	48	5	194
68a	Zucker, roh	765	1	0	3	769	928	0	0	1	929
68b	Verbrauchszucker	435	3	3	49	490	450	1	0	42	493
69	Sammelladungen	1 013	35	21	16	1 085	1 403	0	0	0	1 403
70a	Heu, Stroh, Häcksel usw.	707	49	5	1	762	1 030	36	60	2	1 128
70b	Milch, Rahm	1 531	0	1	1	1 533	1 313	0	0	1	1 314
71	Sonstige Güter (auch Mischgut)	5 795	266	267	71	6 399	7 198	248	329	82	7 857
	Zusammen	269 595	14 583	9 345	1 583	295 106	321 198	15 163	11 425	1 734	349 520
	Unterschied gegen 1933 in Prozent						+ 19,1	+ 4	+ 22,3	+ 9,5	+ 18,4

Nach den im Gesamtverkehr mit Deutschland aufkommenden Mengen ist im Jahre 1934 die Tschechoslowakei wieder am stärksten beteiligt. An die zweite Stelle ist das Saargebiet gerückt, dann folgen Holland, Luxemburg und Elsaß-Lothringen.

Bei einer Zusammenfassung der fremden Länder in wirtschaftsgeographische Gruppen beträgt der Anteil am Verkehr mit Deutschland bei den

westlichen und südwestlichen Ländern . .	62,0 %
südlichen und südöstlichen Ländern . . .	32,1 %
östlichen Ländern	4,8 %
nördlichen Ländern	1,1 %

Der Durchgangsverkehr ist 1934 gegenüber dem Vorjahr von 1,583 auf 1,734 Mio. t oder um 10,1 % gestiegen. Diese Steigerung zeigt, daß die bei Deutschland in den letzten Jahren beobachtete Schrumpfung des Außenhandels auch bei den übrigen europäischen Ländern zum Stillstand gekommen ist. Bemerkenswerte Steigerungen zeigen sich bei Luppen und Stabeisen aus dem Saargebiet nach der Schweiz, bei Weizen aus Ungarn nach der Schweiz, bei Kartoffeln aus Westpolen nach dem Saargebiet und Belgien, bei Grubenholz von Westpolen nach den Niederlanden, bei Kohle und Koks aus Ostoberschlesien nach Österreich, bei Fischen und Ölen aus den Niederlanden nach der Tschechoslowakei. Einen Rückgang zeigt der Verkehr vom Saargebiet nach Österreich bei phosphorhaltigen Düngemitteln, von Galizien nach den Niederlanden bei Bau- und Nutzholz, von Österreich nach Elsaß-Lothringen und der Schweiz bei Bau- und Nutzholz nach Frankreich bei Porzellanerde, von Österreich nach der Schweiz bei Papierholz und von Italien nach der Tschechoslowakei, den Niederlanden und den nordischen Ländern bei Obst und Gemüse. Aus den Einzelbeziehungen der Länder ragen folgende Durchgangsverkehre hervor: vom Saargebiet nach Österreich, Schweiz und Belgien, von Ostoberschlesien nach Tschechoslowakei und Österreich, von Galizien nach den Niederlanden, von Ungarn, der Tschechoslowakei, Belgien und den Niederlanden nach der Schweiz.

D. Der Verkehr nach Güterarten.

In Übersicht 8 sind die im Berichtsjahr beförderten Mengen unterteilt nach Güterarten den Ergebnissen des Vorjahrs gegenübergestellt.

Die Entwicklung des Inland- und Auslandverkehrs war 1934 nicht einheitlich. Beim Inlandverkehr ist bei den meisten Gütern eine

Zunahme zu verzeichnen. Den Gesamtdurchschnitt von 19,1 % überschreiten erheblich folgende Güterarten: Zement 2400[1] (+ 65,4 %), Roheisen aller Art 579 (59,9 %), Luppen von Schweißeisen 774 (42,8 %), Eisen- und Stahlbruch 1537 (43,5 %), Eisen und Stahl in Stäben 2808 (70,8 %), eiserne Röhren 500 (68,6 %), Kupfer und Waren davon 102 (49,8 %), Eisenerz 1333 (94,5 %), Erde, Kies und Sand 7555 (40,4 %), Manganerze, Schwefelblei usw. 267 (85,3 %), Bau- und Nutzholz 2349 (45 %), gehobelte Holzwaren 320 (52 %), Kalk und Kalkstein 1956 (62 %), künstliche Steine 2507 (64 %), Heu und Stroh 323 (46,3 %). Demgegenüber ist eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr bei folgenden Güterarten festzustellen: Baumwolle 54 (— 11,4 %), Eisenbahnschwellen 77 (— 10,3 %), Roggen 268 (— 15,5 %), Hafer 113 (— 21,6 %), Ölkuchen 241 (— 15,8 %), Milch und Rahm 218 (— 14,2 %).

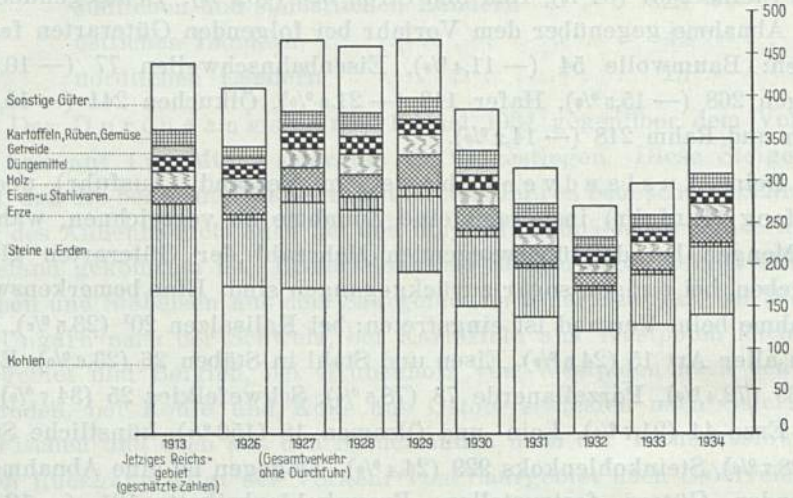
Beim Auslandverkehr ist im Versand (Ausfuhr) und im Empfang (Einfuhr) insgesamt eine Zunahme zu verzeichnen, während die Mengen bei der überwiegenden Mehrzahl der Güterarten gleichgeblieben, bei einigen sogar zurückgegangen sind. Eine bemerkenswerte Zunahme beim Versand ist eingetreten: bei Kalisalzen 20[1] (23,5 %), Roheisen aller Art 15 (24,6 %), Eisen und Stahl in Stäben 26 (23,6 %), Eisenerz 63 (72,4 %), Porzellanerde 78 (78,5 %), Schwefelkies 25 (34,7 %), andere Erze 44 (91,7 %), Lein- und Ölsamen 18 (150 %), künstliche Steine 27 (28,7 %), Steinkohlenkoks 929 (24,4 %). Dagegen ist eine Abnahme bei folgenden Gütern festzustellen: Braunkohlenbrikette 101 (— 10,8 %), Eisen- und Stahlwaren 26 (— 20,0 %), Erde und Kies 52[1] (— 20,6 %), Getreide aller Art 173 (— 69,8 %), Bau- und Nutzholz 49 (— 34 %), Holz zum Herstellen von Zellstoff 59 (— 75,6 %), natürliche Steine 54 (— 29,3 %), Ton- und Zementwaren 51 (— 42,9 %). Bei Empfang aus dem Auslande ist eine Zunahme bei folgenden Gütern hervorzuheben: Baumwolle 19 (65,5 %), tierischer Dünger 17 (100 %), Eisen und Stahl in Stäben 403 (78,9 %), Eisenbahnschienen 37 (67,3 %), Eisen- und Stahlwaren 61 (28,4 %), Eisenerz 120 (20,6 %), Porzellanerde 101 (29,6 %), Glas und Glaswaren 18 (90 %), Bau- und Nutzholz 443 (139,3 %), Kalk 34 (136 %), Kartoffeln 41 (55,4 %), Lumpen 30 (111,1 %), Steinkohlenkoks 43 (55,8 %), Ton- und Zementwaren 34 (309 %), Wein 18 (58,1 %). Demgegenüber besteht ein Einfuhrrückgang bei phosphorhaltigen Düngemitteln 62 (— 8,4 %), Roggen 52 (— 66,7 %) und bei Ölkuchen 56 (— 72,7 %).

[1] Die Mengen der Zu- und Abnahme sind bei allen Verkehren in 1000 t angegeben.

Die Entwicklung der zu Hauptwarengruppen zusammengefaßten Güterarten seit 1929 im Vergleich zu 1913 ist in der bildlichen Darstellung — Übersicht 9 — wiedergegeben. Deutlich wird hier der im Jahre 1933 eingetretene allmähliche Wiederanstieg des Eisenbahngüterverkehrs veranschaulicht.

Übersicht 9.

Hauptwarengruppen des Deutschen Eisenbahngüterverkehrs 1913, 1926 bis 1934.



Die Übersicht 10 zeigt die Verschiebung des Anteils der einzelnen Warengruppen am Gesamtverkehr gegenüber dem Vorjahr bei dem Bahn- und Wasserweg. Der Anteil am Gesamtverkehr der Eisenbahnen erhöht sich bei Erde von 7,6 auf 8,8 %, bei Kalk und Zement von 2,4 auf 3,3 %, bei Eisen- und Stahlwaren von 4,5 auf 5,3 %. Demgegenüber ist der Anteil für Kohle von 43,2 auf 39,8 % und für Getreide und Mühlenerzeugnisse von 2,8 auf 2,4 % zurückgegangen.

Vergleicht man die Gütermengen des Schienenwegs mit denen der Binnenwasserstraßen, so hat der Eisenbahnverkehr 1934 gegenüber dem Vorjahr um 18,4 % und der Wasserweg um 20,8 % zugenommen. Bei der Binnenschiffahrt sind erhebliche Verkehrssteigerungen bei Erzen aller Art um 73,7 %, bei Erde um 35,9 %, bei Steinen und Steinwaren um 35,9 %, bei Erdöl um 25,3 %, bei Zucker um 23,4 % und bei Steinkohlen um 15,2 %, dagegen ist eine mengenmäßige Abnahme bei Ölkuchen um 29,1 %, bei Ölen um 9,2 %, bei Getreide um 8,5 % und bei Salz um 4,3 % zu verzeichnen.

Übersicht 10.

Anteil der Hauptgütergruppen am Gesamtverkehr der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt 1932 und 1933

Es wurden befördert	1933				1934			
	auf der Bahn	auf dem Wasserweg	Anteil an je 100 t		auf der Bahn	auf dem Wasserweg	Anteil an je 100 t	
	in 1000 t		des Bahnverkehrs	des Wasserverkehrs	in 1000 t		des Bahnverkehrs	des Wasserverkehrs
Steinkohlen (einschl. Brikette u. Koks)	84 186	29 622	28,5	38,0	95 317	34 128	27,3	36,2
Braunkohlen (einschl. Brikette u. Koks)	43 494	2 515	14,7	3,2	43 840	2 692	12,5	2,9
Torf, Torfstreu, Torf- und Holzkohlen	506	96	0,2	0,1	624	124	0,2	0,1
Erden aller Art (ausschl. Traß)	22 312	6 776	7,6	8,7	30 756	9 209	8,8	9,8
Steine u. Steinwaren, Zementplatten usw.	31 786	3 085	10,8	4,0	37 828	4 095	10,8	4,4
Kalk, Kalksteine zum Brennen, Kalkmörtel usw.	3 216	565	1,1	0,7	5 222	695	1,5	0,7
Zement, Traß	3 810	654	1,3	0,8	6 229	922	1,8	1,0
Erze aller Art	3 316	6 935	1,1	8,9	5 375	12 045	1,5	12,8
Roheisen	6 604	1 155	2,2	1,5	9 565	1 708	2,7	1,8
Eisen- und Stahlwaren	13 234	2 024	4,5	2,6	18 522	2 421	5,3	2,6
Unedle Metalle (ausschl. Eisen)	1 114	526	0,4	0,7	1 448	603	0,4	0,6
Holz aller Art	12 545	2 802	4,3	3,6	16 207	3 400	4,6	3,6
Holzzeug- und Strohmasse	1 385	394	0,5	0,5	1 559	463	0,5	0,5
Getreide	6 155	5 753	2,1	7,4	6 001	5 264	1,7	5,6
Malz	282	52	0,1	0,1	327	61	0,1	0,1
Müllereierzeugnisse (einschl. Kleie)	2 112	1 205	0,7	1,5	2 255	1 323	0,7	1,4
Rüben aller Art	6 325	231	2,1	0,3	7 871	265	2,3	0,3
Kartoffeln	4 540	52	1,5	0,1	4 807	58	1,4	0,1
Gemüse und Obst	2 341	146	0,8	0,2	2 491	184	0,7	0,2
Zucker (Roh- und Verbrauchszucker)	1 259	981	0,4	1,3	1 422	1 211	0,4	1,3
Salz aller Art (ausschl. Kalisalz)	1 923	1 106	0,7	1,4	2 202	1 058	0,6	1,1
Lein- und Ölsamen	114	1 119	0,0	1,4	157	1 115	0,0	1,2
Öle, Fette, Tran usw.	822	738	0,3	1,0	835	670	0,2	0,7
Ölkuchen, Ölkuchenmehl	1 622	721	0,5	0,9	1 319	511	0,4	0,5
Erdöl, andere Mineralöle usw.	3 250	1 829	1,1	2,3	3 924	2 292	1,1	2,4
Teer, Pech, Asphalt und Harz	1 952	356	0,7	0,5	2 210	459	0,6	0,5
Drogen und Chemikalien	3 723	1 091	1,3	1,4	4 350	1 155	1,2	1,2
Düngemittel aller Art	11 650	2 015	3,9	2,6	13 994	2 595	4,0	2,8
Bier	490	21	0,2	0,0	525	22	0,2	0,0
Borke, Lohe, Gerbhölzer usw.	147	107	0,0	0,1	185	113	0,1	0,1
Glas und Glaswaren	568	102	0,2	0,1	661	102	0,2	0,1
Papier und Pappe	2 066	479	0,7	0,6	2 255	441	0,7	0,5
Spinnstoffe	1 071	271	0,4	0,4	1 085	225	0,3	0,2
Sonstige Güter	15 186	2 436	5,1	3,1	18 152	2 555	5,2	2,7
Im ganzen	295 106	77 960	100,0	100,0	349 520	94 184	100,0	100,0

Der Binnenwasserstraßenverkehr, der 1933 = 26,4 % des Eisenbahnverkehrs ausmacht, beträgt 1934 = 26,9 %. Einen stärkeren Verkehr gegenüber der Eisenbahn weist die Binnenwasserstraße bei Erzen (2,24 : 1) und bei Lein- und Ölsamen (7,10 : 1) auf. Diese Güter werden über See eingeführt und in der Regel auf dem Wasserweg weiter befördert. Bei den übrigen Güterarten übertraf der Eisenbahnverkehr die Menge der Binnenwasserstraße, z. B. bei Braunkohle um das 16,3fache, bei Erde um das 3,3fache, bei Steinen um das 9,2fache, bei Holz um das 4,8fache.

Der vorliegende Bericht läßt erkennen, welche Fortschritte die Arbeits- und Erzeugungsschlacht gegenüber dem Vorjahre gemacht hat. Mit der Beschäftigungszunahme in Landwirtschaft, Industrie und Handel haben auch die deutschen Eisenbahnen im Berichtsjahr einen weiteren Teil des verlorenen Verkehrs wiedergewonnen; sie können einem weiteren sicheren Anstieg entgegensehen. *Küchler.*

Die Geldwirtschaft der Niederländischen Eisenbahnen.

Wenn man über die wirtschaftliche Lage der Niederländischen Eisenbahnen ein richtiges Bild erlangen will, muß man zunächst sich das eigenartige Verhältnis ins Gedächtnis zurückrufen, das zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Staat besteht, das sich im Laufe der Zeit zwar vielfach nach Form und Inhalt gewandelt hat, aber stets enger geworden ist.

I. Das ausgesprochen freihändlerische Land hatte zunächst den Bau von Eisenbahnen durch den Staat trotz des großen Interesses, das der König persönlich dem neuen Verkehrsmittel entgegenbrachte, abgelehnt. Auch als die Regierung sich 1860 notgedrungen entschließen mußte, Eisenbahnen selbst zu bauen, sollte nicht das ganze Verkehrswesen verkümmern, nahm der Staat den Betrieb nicht selbst in seine Hand, sondern übertrug ihn einer eigens dazu gegründeten privatwirtschaftlich aufgebauten Betriebsgesellschaft (Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, SS). Ein Teil der Bahnen kam in den Betrieb der für sie örtlich günstiger gelegenen Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (Hollandsche Jjzeren Spoorweg Maatschappij HSM). Da aber auch weiterhin Privatgesellschaften Eisenbahnen bauten, war das Bild bunt genug geworden und erst 1890, als der Staat die neben der HSM wichtigste Privatbahn, die Rheinbahn mit ihren Hauptlinien Amsterdam—, Rotterdam— und den Haag—Gouda—Utrecht—Arnheim—Emmerich verstaatlichte und ihren Betrieb der SS übertrug, kam in das Staatsbahnnetz ein einigermaßen festes Gefüge. Gleichzeitig wurde dabei durch die Verträge von 1890 das Verhältnis des Staats zu der Betriebsgesellschaft und der HSM auf eine neue Grundlage gestellt, so daß, äußerlich gesehen, etwas Ordnung in die Eisenbahnverhältnisse kam, zumal von den beiden schließlich noch darüber hinaus verbleibenden Gesellschaften die Zentralbahn (Utrecht—Amersfoort—Zwolle) ohnehin über die Rheinbahn der SS nahe stand und die Nordbrabant Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (Boxtel—Wesel) sich ebenfalls mehr und mehr

der SS anschloß. Das umfangreiche Vertragswerk von 1890[1] ist für die hier zu behandelnden geldwirtschaftlichen Verhältnisse insofern von Bedeutung, als der Staat damals die Berechtigung erhielt und unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verpflichtung übernahm, die Eisenbahnen und ihren Betrieb selbst zu übernehmen, und zwar im wesentlichen zu Bedingungen, die den Gesellschaften die Sicherheit gaben, daß sie das Geld (Aktienkapital und Anleiheschulden) zurückerhielten, das sie für den Bau der Eisenbahnen tatsächlich aufgewendet hatten. Über die Frage, welchen Wert die Bahnen im Falle einer freiwilligen oder erzwungenen Verstaatlichung haben würden, welche Rücklagen zu bilden, wie hoch die Abschreibungen zu bemessen seien und was auf Vermögensrechnung zu nehmen sei und was über die Betriebsrechnung zu laufen habe, zerbrach sich damals weder der Staat allzusehr den Kopf, noch brauchten sich die Gesellschaften bei der für sie nach dieser Richtung hin jedenfalls sehr günstigen vertraglichen Regelung allzusehr darum zu bemühen.

So lagen die Verhältnisse noch, als 1914 der Krieg auch in den Niederlanden den Betrieb der Eisenbahnen dem Staat auslieferte. Schon 1916 kam es — der Krieg hat hier die Entwicklung von dem 1890 bewußt aufgestellten Wettbewerbsgedanken zu einem gleichwohl immer mehr sich von selbst ergebenden Zusammengehen der beiden Gesellschaften wohl nur beschleunigt — zu einem förmlichen Zusammenschluß der beiden Gesellschaften, der sich 1919 auch die Nordbrabant Deutsche Eisenbahn anschloß, so daß die „Niederländischen Eisenbahnen", NS, nunmehr im wesentlichen das ganze Haupt- und Nebenbahnnetz des Königreichs umfaßten.

Als die Beschlagnahme der Bahnen für den Zweck der Mobilisierung Ende 1919 aufhörte und sich zeigte, daß die Gesellschaften ihre Verhältnisse ohne Staatshilfe nicht wieder würden ordnen können, kam es zu den Verträgen von 1920, nach denen der Staat unter entsprechender Erhöhung des Kapitals und Einzahlung zunächst eines Zehntels dieses Betrages die Mehrheit der Aktien der beiden Gesellschaften, d. h. 27½ Mill. bei HSM und 22 Mill. fl. bei SS, bei einem unverändert bleibenden Inhaberaktienkapital von 22½ Mill. (HSM) und 18 Mill. fl. (SS), und auch das Recht erwarb, die Mehrzahl der Aufsichtsratsmitglieder zu ernennen[2]. Gleichzeitig übernahm er die Gewähr für eine 5 %ige Dividende, während die Gesellschaften auf das Recht, die Verstaatlichung von sich aus fordern zu können, verzichteten, so daß man seitdem von

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1892, S. 459.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 467.

einem Betrieb auf Staatskosten durch privates Kapital und durch private Wirtschaftsführung sprechen konnte. Schließlich wurde 1931 den geänderten Geldverhältnissen entsprechend die Höhe der gewährleisteten Dividende auf 4 % herabgesetzt und den Inhaberaktionären der Gesellschaften Gelegenheit gegeben, ihre Aktien gegen Schuldverschreibungen der anderen Gesellschaft umzutauschen[1]. Damit schied — bis auf 4 % des in privater Hand verbliebenen, nicht umgetauschten alten Inhaberkapitals — das private Kapital aus den Eisenbahnen aus, und tatsächlich besteht seitdem in Holland ein staatlicher Eisenbahnbetrieb in der Form einer privaten Betriebs- und Finanz-Gesellschaft.

Es liegt auf der Hand, daß bei diesem immer stärker werdenden Heranrücken der Eisenbahnen an den Staat und an die Staatsfinanzen die Allgemeinheit sich für die Geldwirtschaft der Eisenbahnen mehr und mehr interessierte, zumal die Erträgnisse der Bahnen nach einem letzten Ansteigen in den Jahren 1924 bis 1929 immer mehr zurückgingen.

Die Frage der Gesundung der Eisenbahnfinanzen ist für die Niederlande nicht nur deswegen von Bedeutung, damit klargestellt wird, inwieweit den Eisenbahnen die jetzigen Fehlbeträge überhaupt angelastet werden können, und ob die Bahnen innerlich gesund sind oder nicht, sondern damit auch die richtige Ebene für einen Vergleich der Ertragsfähigkeit und die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und der Verkehrsmittel, die ihnen unter den jetzigen ungeregelten und unerträglichen Verhältnissen den Verkehr entziehen, gefunden wird. Es ist nicht zu verkennen, daß sich aus diesen Feststellungen wichtige Folgerungen für die unvermeidlich gewordene staatliche Regelung der Verkehrswirtschaft ziehen lassen werden. Zwei Gesichtspunkte drängten sich hauptsächlich bei diesen Erörterungen nach vorne: Die ungenügenden Abschreibungen in der Vergangenheit und die nach wissenschaftlichen Grundsätzen nicht ausreichende geldliche Ausstattung der Ruhegehaltskasse.

Diese Dinge sind auch bereits mehrfach im Archiv behandelt worden, zuletzt wurde über die Ausführungen Dr. Groots in „Spoor en Tram“ (Archiv 1935 S. 1505) berichtet. Dr. Groot hat nunmehr die gesamte Frage der Eisenbahnfehlbeträge unter die Lupe genommen und in einer umfangreichen bei Nijgh en van Ditmar in Rotterdam erschienenen Schrift „De Spoorwegtekorten“ zu all den Fragen Stellung genommen, die sich aus der Lage der Verhältnisse für die Niederlande ergeben. Und wenn auch die Stellung der Eisenbahnen in Wirtschaft und Staat

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 83.

und ihre Bedeutung für den Verkehr und die Verkehrstreibenden in vielen Punkten in den Niederlanden anders geartet ist als in anderen Ländern und besonders in Deutschland, so mag es doch von Interesse sein, das eine oder andere aus seinen Ausführungen hier darzustellen, auch wenn manches für einen Außenstehenden nicht hinreichend klar und begründet und mindestens teilweise auch angreifbar erscheint. Groots Ausführungen sind vielfach allgemeiner Natur und geben auch insofern vielleicht manche Anregung, als Groot kein Eisenbahner, sondern ein Außenseiter ist, der manches anders ansieht und darstellt, als der, der Tag für Tag mit diesen Dingen zu tun hat.

II. Wirtschaftlich gesehen unterscheiden sich in den letzten zwanzig Jahren vier Stufen: die Jahre 1914 bis 1919 zeigen zwar ganz ungewöhnliche Verhältnisse, immerhin müssen gerade sie zur Beurteilung mit herangezogen werden, da die Wirtschaftsführung jener Jahre, was die Betriebsverhältnisse und die Anlagewirtschaft anlangt, für später von der größten Bedeutung geworden ist. Auch in dem folgenden Zeitraum 1920 bis 1923 war das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen noch vollkommen in Unordnung, und nur langsam konnte die wirtschaftliche Lage der Bahnen einer Gesundung entgegengeführt werden. Dann kam 1924 bis 1929 die Zeit der Scheinblüte, in der die Fehlbeträge verschwanden und mit dem inneren Neuaufbau des Betriebes gute Überschüsse erzielt wurden. Seitdem geht es mit dem Rückschlag des Jahres 1930 und dem immer stärker werdenden Rückgang des eigenen und zwischenstaatlichen Verkehrs stets mehr und mehr bergab.

1. 1914 bis 1919. Die Mobilmachung lieferte die Eisenbahnen am 1. August der Heeresverwaltung aus, und nachdem man zunächst mit immer größer werdenden Unvermögen versucht hatte, die Leistungen der Eisenbahnen für das Heer einzeln abzurechnen und zu vergüten, kam man am 12. April 1915 überein, daß der Staat an Stelle einer Vergütung für die Zeit, für die er die Bahnen wegen des drohenden Kriegszustandes angefordert hatte, die Fehlbeträge übernehmen und darüber hinaus den Bahnen einen Gewinn von 4 % des Aktienkapitals gewährleisten solle. Demgemäß mußte der Staat für die fünf Monate des Jahres 1914 und bei einem Aktienkapital von damals 40½ Mill. fl. (18 Mill. bei SS und 22,5 Mill. fl. bei HSM) 4 917 000 fl. zuzahlen. Als es 1915 und 1916 etwas ruhiger wurde, konnten die beiden Gesellschaften nicht nur ihre Dividende (5 %) selbst verdienen, sondern auch noch 3,1 und 2,5 Mill. fl. zurücklegen, während der Staat, statt zuzahlen zu müssen, satzungsgemäß noch 900 000 fl. Gewinnanteil für die beiden Jahre zusammen erhielt. 1918 mußte der Staat wieder 4 304 000 fl. zuschießen und man

kann mit Groot wohl annehmen, daß für die eigentlichen Kriegsjahre der Staat bei dieser Regelung gut gefahren ist und er viel mehr hätte bezahlen müssen, wenn einzeln abgerechnet worden wäre, zumal die Eisenbahnen den großen Verschleiß der Fahrzeuge und aller sonstigen Einrichtungen in der als Grundlage für den Staatszuschuß dienenden Gewinn- und Verlustrechnung kaum genügend bewertet haben und dadurch der Zuschuß objektiv zu niedrig errechnet worden ist. Im Jahre 1919 kam dann für den Staat das bittere Ende, indem er 16 088 000 fl. zuschießen mußte. Auf die Zuschußzahlungen der Jahre 1917 und 1918 zahlten später die Gesellschaften 1 036 000 (von 1 239 000) und 4 300 000 (von 4 304 000) fl. zurück, da sie diese Beträge von der Brennstoffversorgungsstelle nachträglich zurückvergütet bekamen und ihre Fehlbeträge sich demgemäß ermäßigten. Immerhin meint Groot, daß bei einer Zuzahlung des Staats von durchschnittlich jährlich 3½ Mill. fl. die Leistungen der Eisenbahnen in der Zeit von August 1914 bis Ende 1919 doch wohl angemessen vergütet seien, obwohl er z. B. feststellt, daß allein in den 5 Monaten des Jahres 1914 die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 5 Mill. fl. niedriger waren als 1913. Es kann zwar durchaus zweifelhaft sein, ob diese Auffassung richtig ist und die Bahnen damals wirklich zu ihrem Recht gekommen sind, jedenfalls hebt auch Dr. Groot mit Recht hervor, daß sie darüber hinaus unmittelbar und mittelbar trotzdem großen Schaden dabei genommen haben. Da in den 5 Jahren auf die Fahrzeuge sehr wenig, auf die übrigen Vermögenswerte fast nichts abgeschrieben worden ist — während private Unternehmungen in der Kriegszeit besondere Abschreibungen aus ihren Mehrverdiensten machen konnten — und auch die Ruhegehaltskasse ungenügende Zuwendungen erhielt, ist seiner Ansicht nach der vom Staat zu erstattende Zuschuß schon aus diesem Grunde viel zu niedrig errechnet worden; dazu kommt, daß die Bahnen in den gleichen Jahren ihre Vermögensrechnung von 260 auf 350 Mill. fl. erhöhten, obwohl damals der Verkehr als solcher Neuanlagen in dieser Höhe kaum verlangte (die Zugkilometer sanken nämlich von 46,7 Mill. 1913 auf 28,1 im Jahre 1918), wobei zu beachten ist, daß die Preise schon damals wesentlich überhöht waren. Schließlich muß man Dr. Groot Recht geben, wenn er sagt, daß ein Teil des Verkehrs mit den sogenannten nassen Orten durch die bewußte Drosselung des Eisenbahnverkehrs auf den Wasserweg abgedrängt wurde und damit zu einem großen Teil auch für später dem Schienenweg dauernd verloren ging.

2. In den folgenden 4 Jahren (1920—1923) verloren die Gesellschaften mit 88 Mill. Gulden mehr als das Doppelte ihres Aktienkapitals,

dabei fing dieser Zeitraum mit einem Jahr an, dessen Ergebnisse seltsam genug waren: das Jahr 1920 brachte nämlich als Folge der Inflation des Verkehrs und der Preise mit 204 Mill. fl. die höchsten, in der fast 100jährigen Geschichte der Eisenbahnen je erreichten Einnahmen (vor dem Kriege lagen die Einnahmen um 55—70 Mill. Gulden!) und doch war es das erste (und bislang einzige), in dem HSM keine Dividende verteilen konnte und auch für SS das erste dividendenlose Jahr seit 1875; der tatsächliche Verlust von 2,4 Mill. fl. mußte im wesentlichen aus der Rücklage gedeckt werden. Die Zunahme der Einnahmen war 1920 — ganz abgesehen davon, daß der Zinsendienst von 7,6 auf 15,5 Mill. fl. stieg — nicht wesentlich größer als die der Betriebsausgaben: während die Einnahmen von 71,4 (1913) auf 204,3 Mill. fl. (1920), d. h. um 132,9 Mill. fl. stiegen, erhöhten sich die Betriebsausgaben in der gleichen Zeit von 50 Mill. auf 181 Mill., d. h. um 131 Mill. Gulden. Dazu wurden 1920, obwohl der Buchwert des Vermögens seitdem um 122 Mill. gestiegen war, nur 743 000 fl. mehr abgeschrieben als 1913. Dabei nahm die Schuld in der Zeit von 1920—1923 um weitere 63 Mill. fl. zu, obwohl alle Preise durch die Scheinkonjunktur viel zu sehr in die Höhe getrieben waren und der Zinsfuß damals ebenfalls viel zu hoch lag: SS hat noch jetzt eine Anleihe mit 6½ % zu verzinsen und insgesamt sind 175 Mill. fl. mit 5 % und mehr belastet. So mußte dann mit der 1921 einsetzenden Dividendengewähr der Staat in den 3 Jahren 32,9, 30,5 und 22,9 Mill. Gulden zuschießen. Immerhin gelang es trotz der nun sinkenden Einnahmen auch die 1921 noch, und zwar fast auf den Stand der Einnahmen (194,22 Mill. fl.) steigenden Betriebsausgaben (194,12 Mill. fl., Betriebszahl 99,95 %) langsam zu ermäßigen, und so standen Ende 1923 die Gesellschaften wieder einigermaßen gesichert da, nur daß die Zinslast viel zu hoch geworden war und der Buchwert der zu teuer bezahlten Anlagen in gar keinem Verhältnis mehr zu ihrem wirklichen Wert und den Erneuerungskosten stand.

3. Als im Jahre 1924 sich die Verhältnisse zu bessern begannen, gelang es den Gesellschaften, durch sparsame und vorsichtige Wirtschaftsführung sowie durch planmäßige Durchleuchtung des Betriebes und der Verwaltung, wozu auch bereits die Abstoßung endgültig unwirtschaftlich gewordener Linien und Bahnhöfe gehörte, ihre Wirtschaft wieder auf sichere geldliche Grundlagen zu stellen, obwohl gerade jetzt der Einbruch des Kraftwagens, zunächst im Personenverkehr, dann auch im Güterverkehr sich immer stärker bemerkbar machte. Es gelang, die Betriebskosten (1924: 130,3, 1926: 119,5 und 1929: 130,1 Mill. fl.) trotz der höheren Leistungen (die beförderten Gütertonnen stiegen von 14,6 Mill.

(1923) auf 24,3 Mill. im Jahre 1929) und der höheren Einnahmen (1925: 162,7, 1929: 180,8 Mill. fl.) nicht steigen zu lassen, den Zinsendienst sogar von 24,3 Mill. (1924) auf 20,2 Mill. fl. (1929) herabzusetzen und unter Beibehaltung des Dividendensatzes von 5 % wurden die Mehrgewinne zur Auffüllung der Rücklage (um 1,34 Mill. fl.) und zur Zuführung eines Betrages von 8 Mill. fl. in die Ruhegehaltskasse verwendet. Schließlich konnte sogar ein Betrag von 5 Mill. fl. zur Abschreibung auf Wertpapiere und Forderungen bereitgestellt und damit die Beträge dieser Stellen in der Vermögensrechnung auf den richtigen Wert zurückgeführt werden. Dazu kam, daß durch die Neuregelung der Abschreibungsgrundsätze[1] die hierfür bereitzustellenden Beträge erheblich zunahmen, ohne daß die damit in Verbindung gebrachte Neuregelung der Vergütung für die Postbeförderung dafür einen genügenden Ausgleich bot. Während so 1917—1924 nur 3—4 Mill. fl. jährlich abgeschrieben wurde, stieg der Betrag 1925 bereits auf 10,6 Mill. fl. Ohne Abschreibung und Rückstellung wurde 1924—1929 jährlich durchschnittlich 4½ Mill. fl. verdient, d. i. 10 % des 45,45 Mill. betragenden Aktienkapitals einschließlich des staatlichen Anteils.

4. So schien die mühsame durch Kraftwagen- und Wasserstraßenwettbewerb zwar arg beeinträchtigte Kleinarbeit aller beteiligten Stellen ihre Früchte zu tragen, als der Wirtschaftsumschlag des Jahres 1930 alle Hoffnungen wieder zunichte machte. Der nun aus den hinlänglich bekannten Ursachen einsetzende Rückgang der Einnahmen konnte durch eine entsprechende Verringerung der Ausgaben trotz aller Mühen und trotz der weiteren Preisgabe von Bahnen und Bahnhöfen nicht mehr wettgemacht werden. Zwar konnten 1930 noch trotz Abführung einer Summe in die Ruhegehaltskasse 5,2 Mill. verdient werden, in den folgenden Jahren aber stiegen die Verluste auf 0,97, 15,69, 27,07 und 30,79, insgesamt also 74,53 Mill. fl., die zu Lasten des Staates gingen, der darüber hinaus jährlich für die Dividende noch 1,62 Mill. fl., in den vier Jahren also 6,48 Mill. fl., zuschießen mußte. Dazu kamen noch 1931 und 1932 8,80 und 9,13 Mill. fl., zusammen 17,94 Mill. fl. für die Ruhegehaltskasse, so daß der Staat in den vier von den fünf Jahren des Niedergangs bereits 98,96 Mill. fl. zuzahlen mußte, wobei hier vielleicht noch hervorgehoben werden mag, daß die von den Gesellschaften für die Benutzung der dem Staat gehörenden Eisenbahnen zu zahlende Pacht, d. i. etwa 4,3 Mill. fl., jährlich in den Betriebsausgaben der Bahnen erscheinen, eine Summe, die übrigens wohl eine angemessene Entschädigung darstellt (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 947 Anm. [1]).

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1929, S. 752.

Insgesamt nahmen die Einnahmen von 1929 (180,7 Mill.) bis 1934 (112,4 Mill. fl.) um 68,3 Mill. ab, während die Betriebsausgaben von 130,2 auf 104,1, also um 26,1 Mill. fl., zurückgingen, d. h. während die Einnahmen um 38 % sanken, sanken die Betriebsausgaben um 20 %. Die festen Lasten blieben zwar der Höhe nach unverändert, aber während sie 1929 nur 23 % der Einnahmen erforderten, waren 1934 36 % der Einnahmen zu ihrer Deckung nötig, oder während 1929 für die Betriebskosten noch 77 % der Einnahmen zur Verfügung standen, konnte 1934 der Betrieb nur noch auf 64 % der Einnahmen zu seiner Kostendeckung rechnen. Den Rückgang der Personenverkehrseinnahmen führt Dr. Groot dabei auf drei Ursachen zurück: die Tarifermäßigungen der letzten Jahre, die im wesentlichen sich notgedrungen dem allgemein gesunkenen Preisstande anschlossen und daher nach Groots Meinung keinen entsprechenden Mehrverkehr bringen konnten, den Rückgang der Fahrgäste überhaupt aus Gründen der Sparsamkeit und infolge des Kraftwagenwettbewerbs und die Abnahme der Benutzung der oberen Klassen, wobei Dr. Groot darauf hinweist, daß 1914 die 1., 2. und 3. Kl. von hundert Reisenden noch 3,9, 24,4 und 71,7 benutzt haben, während für 1934 die Zahlen 0,9, 7,8 und 91,3 betrugen. Dr. Groot ist dabei der Meinung, daß auch bei einer Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die jetzt um 50—55 Mill. fl. liegen, sich nicht allzu schnell auf den früheren Stand von 75—85 Mill. wieder erheben werden. Die Güterverkehrseinnahmen gingen von 1934 bis 1935 gar um die Hälfte zurück, wobei der Auslandsverkehr mit Deutschland einen Rückgang von 60 %, der mit Belgien einen solchen von 70 % aufwies. Beachtenswert ist, daß der Kohlenverkehr im ganzen fast gleich blieb, doch ist der Binnenverkehr stärker geworden, während der Auslandsverkehr zurückging. Die Eröffnung des Julianakanals und der Anschlußbahn der Staatszechen nach Stein und die der kleinen Anschlußlinie der Eisenbahnen nach ihrem neuen Hafen Born (siehe ZVM.-EV. 1935, Seite 921) hatte zur Folge, daß die durchschnittliche Entfernung der Kohlenfrachten, die von 130 km vor 1929 bereits auf 29 km Ende 1929 zurückgegangen war, noch kleiner wurde und daß ein wesentlicher Teil dieses Verkehrs den Bahnen überhaupt verloren ging. Im übrigen sind die Gründe für den Verkehrsrückgang bekannt, doch wäre hier die Auffassung Dr. Groots zu vermerken, daß er, allerdings wohl zu Unrecht, dem Wettbewerb des Kraftwagens nicht den großen Einfluß zuschreibt, den man ihm meistens einräumt; diese Ausführungen bedürfen wohl noch der Nachprüfung und einer eingehenden Begründung.

Der Rückgang der Betriebsausgaben erklärt sich aus der Verminderung des Personals und mehrerer Lohnsenkungen; die Löhne (Ge-

hälter) machen hier 70 %, einschließlich der sonstigen Personalausgaben 75 % der Betriebsausgaben aus. Während die Personenzugkilometer um 10 % zunahmen, gingen die Güterzugkilometer um 11 % zurück, was zum großen Teil auf eine bessere Organisation der Verkehrsdienste zurückzuführen ist. Bei den festen Lasten ist bemerkenswert, daß die Pacht für die Bahnen von 7,2 Mill. (1929) auf 5,6 Mill. fl. zurückging, darin spiegelt sich die Tatsache wieder, daß eine Reihe von Bahnen ganz oder teilweise aus dem Betrieb ausschieden[1]. Abschreibungen und Zinsen nahmen in der Zeit noch etwas zu, die Höhe der Schuldverschreibungen stieg von 377 auf 402 Mill., der Bestand der Ruhegehaltskasse von 107 auf 161 Mill. fl., doch machte sich hier die Ermäßigung des Zinssatzes ausgleichend geltend.

III. 1. Wenn man rückschauend das Verhältnis des Staates zu den Bahnen besonders in seiner geldwirtschaftlichen Auswirkung betrachtet, dann erkennt man, daß der Staat, ganz abgesehen von der theoretisch vielleicht richtigen, praktisch aber auf die Dauer anders sich auswirkenden Auffassung von dem Wettbewerbsgedanken im Eisenbahnwesen durch die vertraglich festgelegte Kapitalgarantie ohne hinreichende Vereinbarungen über die vorzunehmenden Abschreibungen die Gesellschaften unweigerlich veranlaßte, zu wenig abzuschreiben, d. h. die Vermögensrechnung zu hoch zu halten und die Betriebsrechnung zugunsten der Dividenden zu entlasten: lediglich auf die Fahrzeuge wurden 1½ % jährlich abgeschrieben. Dr. Groot zeigt an einem Beispiel, wohin diese Grundsätze führten. Wurde z. B. im Jahre 1910 ein 1890 errichtetes Gebäude abgebrochen und durch ein neues ersetzt, so rechnete man wie folgt:

Herstellungskosten des alten Gebäudes	300 000	fl.
davon ab: Wert der Abbruchstoffe	10 000	„
bleibt	290 000	fl.
dazu Kosten des Abbruchs	7 000	„
und Herstellungskosten des neuen Gebäudes	600 000	„
Zusammen	897 000	fl.

Der Betrag von 897 000 fl. erschien dann in der Vermögensrechnung, obwohl dem nur ein Wert von 600 000 fl. gegenüberstand. So wies die

[1] Nach einer Zusammenstellung in „Spoor en Tram“ 1936 Seite 36 sind 1920—1935 95,191 km Grenzstrecken an die fremden außerniederländischen Verwaltungen abgegeben, 927,3 km sind verstaatlicht oder angekauft worden, der Personenverkehr wurde auf 220,9 km, Personen- und Güterverkehr auf 344,1 km eingestellt, während in der Zeit 165,6 km neu in Betrieb genommen worden sind; dabei umfaßte das Netz der Gesellschaften Ende 1934 3575,8 km.

Vermögensrechnung immer mehr tote Beträge auf, denen Anlagen nicht gegenüberstanden und die keinerlei Erträgnisse aufbringen konnten. Daher wurde die Ertragswirtschaft auf ein viel zu hohes Kapital bezogen. Als der Staat dann 1920 unerwartet vor die Notwendigkeit gestellt wurde, vielleicht gegen seinen Willen die Bahnen übernehmen zu müssen, er sich dieser Verpflichtung aber entzog und bei der neuen Regelung von der Kapital- zur Dividendengewähr überging, ging man an der Frage der bisher ungenügenden Abschreibung und der dadurch hervorgerufenen unsinnigen Aufblähung der Vermögensrechnung (Überkapitalisation) vorbei und erst 1925 und 1928 traf man entsprechende Vereinbarungen und dabei stellte 1928 die Staatskommission van Doorninck diese Überbewertung bereits auf 229 Mill. fl. bei einem Gesamtbestand der Vermögensrechnung von 620 Mill. fl. fest. Man ging auch jetzt an dem außerordentlichen Verschleiß vorüber, der dadurch entstehen kann, und auch an vielen Stellen tatsächlich entsteht, daß Teile des Vermögens durch technische Neuerungen, Verkehrsverschiebungen usw. wertlos werden, bevor sie abgeschrieben sind und hielt auch eine Abschreibung auf die eigentlichen Bahnanlagen nicht für nötig. Immerhin erhöhte man den Abschreibungssatz bei Personenwagen auf 2 (1928: 2¼) %, bei Lokomotiven auf 2½ (1928: 2¼) %, Motoren der elektrischen Wagen auf 2½ (1928: 4) %, sonstigen Motoren auf 2½ (7½) %, Güterwagen 5 (4) % und Betriebseinrichtungen auf 2½ (2½) %. Bei den im Eigentum der Bahnen stehenden Hochbauten und Ingenieurhochbauten, deren Wert man auf 55 % des Werts der gesamten Bahnanlagen schätzte, kam man 1925 dazu, ⅔ % des Werts der Bahnanlagen jährlich einer Rücklage zuzuführen, um daraus die Kosten der Erneuerung zu bestreiten. Hinsichtlich des Oberbaus kam man 1928 überein, jährlich 600 fl. je km Betriebslänge einzelnes Gleis zurückzulegen ohne Rücksicht darauf, was wirklich verbraucht wurde. Daneben führte man 1925 die Rücklage für die Erneuerung der dem Staat gehörenden Hochbauten und Ingenieurbauten ein (bei SS 1 600 000 und bei HSM 450 000 fl. jährlich), um daraus die nötigen Mittel zu gewinnen und nicht mehr, wie früher, diese Beträge in die Vermögensrechnung der Gesellschaften bringen zu brauchen, wohin sie, da es sich um Eigentum des Staates handelt, eben nicht gehören. Endlich rang man sich 1928 allgemein zu der Einsicht durch, daß Verbesserungen oder Vergrößerungen aus Anlaß von Ersatzausführungen nur so weit in der Vermögensrechnung bewertet werden können, als dadurch das Vermögen wirklich vermehrt wird, im übrigen verwies man sie in die Betriebsrechnung, über die in Zukunft

auch alle Beträge laufen zu lassen man sich entschloß, die — auch für die dem Staate gehörenden Bahnen — eine nur unwesentliche Vermögensvermehrung darstellen.

Für die Zukunft war damit eine bessere Geldwirtschaft sichergestellt, und zwar glaubte man diese stärkere Belastung der Betriebsrechnung — auf etwa 10 Mill. fl. geschätzt — in den Zeiten guter Einnahmen wagen zu dürfen, ohne zu bedenken, daß, sobald die Zeiten schlechter würden, damit des Guten vielleicht zu viel getan sei. Aber selbst 1925 und 1928 glaubte man, den Bahnen noch als Entgelt für die erhöhten Abschreibungsverpflichtungen Mehreinnahmen zuführen zu müssen, indem der Staat nunmehr dazu überging, für die Beförderung der Post, des Militärs und der Polizei die Bahnen besser als bisher zu bezahlen. Diese beiden Fragen haben natürlich nichts miteinander zu tun, denn es ist nicht einzusehen, warum der Staat diese Leistungen der Bahnen nicht ohnehin angemessen abgelten soll und wenn man versuchen würde, auszurechnen, welche Ausgaben der Staat durch diese gänzlich ungerechtfertigte Inanspruchnahme der Bahnen in den langen Jahrzehnten erspart hat, käme man vielleicht zu unerwarteten Ergebnissen. Aber darüber hinaus bleibt die bisherige Überbewertung des Vermögensstandes bestehen und sie erhöht auch noch die Betriebsrechnung durch den auf sie entfallenden Abschreibungsanteil.

Es ist bereits früher gesagt worden, daß der Staat, der natürlich der von der Kommission v. Doorninck ermittelten Summe von 229 Mill. hilflos gegenüberstand, sich zunächst bereit erklärte, den Bahnen in jährlichen Beträgen von 5½ Mill. fl. insgesamt 46 Mill. zu erstatten, womit die Minderabschreibung an Erweiterungsanlagen bei den dem Staat oder den Gesellschaften gehörenden Anlagen (einschl. des Oberbaus) ausgeglichen und abgedeckt werden sollten. Da aber aus diesem Betrag auch etwaige Fehlbeträge der Gesellschaften sowie auch die Sonderausschüttung[1] an die Aktionäre des Jahres 1931 mit 6 390 000 fl. bei SS und 3 442 500 fl. bei HSM gedeckt werden sollten, konnten die Bahnen nur für das Jahr 1928 den Betrag vereinnahmen und seiner Bestimmung zuführen, in den folgenden Jahren ging er andere Wege und 1933 schob man die ganze Frage auf unbestimmte Zeit auf die lange Bank, da die Fehlbeträge immer größer wurden und der Staat kein Geld mehr hatte.

[1] In den Verträgen von 1920 hatte sich der Staat verpflichtet, diese Beträge, die den Anteil der Inhaberaktionäre an der Rücklage darstellten, diesen am 1. Januar 1931 auszuzahlen, falls er sich bis dahin nicht zur Verstaatlichung entschlossen haben sollte.

So wirkte sich die ganze Aktion lediglich dahin aus, daß die plötzliche Überlastung der Betriebsrechnung in Verbindung mit dem Zusammenbruch der Wirtschaft und des Verkehrswesens die Lage der Eisenbahnen mit einem Male viel schlechter darstellte, als sie in Wirklichkeit war und zu sein verdiente.

2. Dazu kam nun noch die Schwierigkeit der Ruhegehaltskasse, die sich daraus ergibt, daß der Gegenwert der späteren Auszahlungen an Ruhegehältern geringer ist als der der zukünftigen Zahlungen in die Kasse. Obwohl auch hier die Bahnen bei ihren Zahlungen in die Kasse ihren vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Staat nachgekommen sind und hauptsächlich weil nach 1920, also schon zu Zeiten der Vorherrschaft des Staates, wesentliche Verbesserungen der Ruhegehälter vorgenommen worden sind, betrug nach wissenschaftlicher Berechnung diese unzureichende Ausstattung der Kasse 1930 bereits 275,6 Mill. fl. und auf Ende 1935 berechnet wird er wohl 325 Mill. fl. betragen. Man kam daher 1930 überein, bis 1990 jährlich 9 825 000 fl. in die Kasse abzuführen, eine Summe, die der Staat zu übernehmen hätte, falls die Gewinne der Gesellschaften nicht ausreichten, die 5 % (4 %) Dividende auszuschütten.

3. Dr. Groot nimmt somit, ohne daß auf die schwer nachprüfbaren Einzelheiten hier näher eingegangen werden kann, an, daß die Betriebsrechnung laufend belastet ist mit 9 Mill. fl. (4 % von 229 Mill. fl.) an Zinsen für das tote Kapital, 1,5 Mill. fl. an Abschreibung darauf nach Annahme der Kommiss. van Doorninck (die Summe ist aber zu niedrig genommen) und 9,8 Mill. fl. für Deckung des Unterschusses der Ruhegehaltskasse, insgesamt also mit 20,3 Mill. fl. jährlich, einer Summe, die nicht zu Lasten der Bahnen gehen darf, sondern zu Lasten des Staates gehen muß, der sie hervorgerufen hat. Dr. Groot fragt mit Recht, wie man sich habe vorstellen können, daß der Eisenbahnbetrieb diese Summe so nebenbei würde aufbringen können, die Frage ist um so berechtigter, wenn man bedenkt, daß 1935 die Gesamteinnahmen nur noch 100 Mill. fl. betragen haben. Jedenfalls wird man Dr. Groot zustimmen müssen, wenn er verlangt, daß diese Summen vorbehaltlich der Nachprüfung ihrer Höhe aus der Betriebsrechnung verschwinden müssen und es nimmt auch nicht wunder, daß das Parlament ohne Zögern der Aussetzung der Zahlung der 9,8 Mill. fl. in die Pensionskasse zugestimmt hat. Ebenso klar ist aber auch, daß der Sache damit nicht gedient worden ist: bei einem Fehlbetrag von 325 Mill. muß 75 Jahre lang 13,7 Mill. fl. zugeschossen werden, ein Betrag, der durch die inzwischen vorgenommene 23 %ige Kürzung der Pension allerdings wesentlich geringer geworden ist.

4. Dr. Groot weist weiter darauf hin, daß eine Privatgesellschaft kurzerhand eine Kapitalherabsetzung vornehmen würde, und zeigt, daß — nachdem alle Gesetze zur Gesundung der Eisenbahngeldwirtschaft vorläufig außer Kraft gesetzt seien — noch eine Möglichkeit offen geblieben sei, nämlich die, die Eisenbahnschuldverschreibungen gegen Staatsschuldverschreibungen, die zur Zeit etwa 17 % im Kurse höher stehen, umzuwandeln[1]).

5. Wesentliche Schwierigkeiten macht auch der Umstand, daß viele Vermögenswerte, namentlich aus der Kriegs- und Nachkriegszeit, zu teuer bezahlt worden sind und nun, ganz abgesehen davon, ob sie wirtschaftlich arbeiten oder nicht, durch hohe Abschreibungs- und Tilgungssätze die jetzige Betriebsrechnung zu hoch belasten. Dr. Groot bildet dazu folgendes Beispiel. Sind 1920 Fahrzeuge für 500 000 fl. angeschafft, dann sind darauf 1920—1924 je 1½ %, 1925—1927 je 3 % und 1928—1934 je 2¼ %, insgesamt also 29¼ %, abgeschrieben. Hier entsteht nun schon eine Überbewertung dadurch, daß in den ersten fünf Jahren 1 %, d. h. 25 000 fl. zu wenig abgeschrieben worden ist. Beträgt der jetzige Anschaffungswert der Fahrzeuge aber nur 300 000 fl., dann ist ihr Bilanzwert bei 33¾ % (15 Jahre zu dem jetzt vereinbarten, richtigen Satz von 2¼ % jährlich gerechnet) Abschreibung 198 750 fl., während sie jetzt in der Bilanz mit 500 000—145 000 (d. i. 29¼ · 500 000) = 355 000 erscheinen, d. i. also um 156 250 fl. zu hoch. Nun verursacht der Betrag von 500 000 fl. jetzt eine jährliche Abschreibung von 2¼ % = 11 250 fl., während anderseits der Gegenwert von 355 000 fl. mit 4 % verzinst werden muß, also weitere 14 200 fl. erfordert. Es entsteht dem Betrieb eine Last von 11 250 + 14 200 = 25 450 fl., während der Neuanschaffungswert von 300 000 fl. bei einem Bilanzwert von 198 750 fl. und 4 % Zinsen eine Zinsverpflichtung von 7950 fl. und bei 2¼ % Abschreibung einen Abschreibungsbetrag von 6750 fl., insgesamt also eine Belastung von nur 14 700 fl. statt 25 450 fl., hervorrufen würde.

6. Dr. Groot macht weiter noch auf die Vertragsbestimmungen aufmerksam, die bei der Ausmusterung noch nicht ganz abgeschriebener

[1] Tatsächlich hat Anfang Juni d. Js. die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht, der die Umwandlung der Eisenbahnschuldverschreibungen in 3prozentige Staatsanleihen vorsieht und die Überbewertung beseitigen soll. Gleichzeitig sollen die beiden Gesellschaften aufgelöst und eine neue Gesellschaft (Nederlandsche Spoorwegen) gegründet werden, deren gesamtes Kapital (10 Mill. fl.) der Staat übernimmt. Dabei kann, zumal allein die Staatsbahnen entsprechend der für sie gezahlten Pacht und nach dem Bestand der für ihren Bau aufgewendeten Anleihen einen Wert von mindestens 100 Mill. fl. darstellen, schon allein hierdurch ein Teil der Überbewertung verschwinden. Im übrigen übernimmt der Staat unmittelbar für 130 Mill. Gulden Eisenbahnschuldverschreibungen, so daß die Forderungen der Kommission van Doorninck erfüllt werden.

Fahrzeuge zu beachten sind. Während es in der privaten Wirtschaft wohl allgemein üblich ist, in solchen Fällen den Betrag, mit dem solche Gegenstände noch zu Buch stehen, abzüglich des Verkaufswerts in der Betriebsrechnung als Verlust zu buchen, sind die Bahnen gehalten, folgendermaßen zu verfahren: es wird zunächst auch hier der Vermögensposten Fahrzeuge entsprechend vermindert und die Anschaffungskosten des Fahrzeugs sodann aber auf der anderen Seite der Abschreibungsrechnung um den Betrag verringert, der dem Beschaffungswert abzüglich des Verkaufserlöses entspricht, in der Betriebsrechnung merkt man von dem Vorgang aber dabei nichts. Das mag, sagt Dr. Groot, in normalen Zeiten den guten Erfolg haben, daß die Betriebsrechnung nicht mit jährlich unter Umständen stark schwankenden Beträgen belastet wird, hat aber, wenn, wie zur Zeit, viel Fahrzeuge abgestoßen werden müssen, die noch nicht abgeschrieben sind, eine nicht zu verantwortende Minderung der Abschreibungsrechnung zur Folge, so daß die vorgeschriebene und nötige Abschreibung ungenügend wird.

7. Ferner weist Dr. Groot in diesem Zusammenhang auf sonstige Einnahmeverluste der Bahnen hin, und er hält es z. B. für unerläßlich, daß der Staat den Bahnen ein Entgelt dafür gibt, daß sie im Interesse der Landesverteidigung eine Reihe von Bahnen dauernd mit Verlust betreiben, auch meint er, es sei recht und billig, daß sich auch die Wegebenutzer an den Kosten beteiligten, die den Bahnen durch die Bewachung der Übergänge entständen, auch müßten die Anforderungen der Zollverwaltung angemessen entschädigt werden.

Die Frage, woher die Gelder denn alle kommen sollten, beantwortet Dr. Groot zum Schluß dahin, daß dies gleichgültig sei, denn schließlich bezahle der Staat doch alles, die Hauptsache aber sei, daß die Betriebsrechnung der Eisenbahnen von all' den Kosten entlastet würde, die nicht dahin gehörten, denn sonst sei weder ein klares Bild über die Leistungsfähigkeit der Bahnen zu gewinnen, noch seien die Wettbewerbsverhältnisse mit anderen Verkehrsunternehmen klarzustellen.

8. Allgemein setzt Dr. Groot dann noch die Nachteile auseinander, die daraus entstehen, daß jetzt jährlich der gleiche Prozentsatz des Anschaffungswerts abgeschrieben wird, und empfiehlt die Anwendung der Annuitätenmethode, die für Abschreibung und Rente stets den gleichen Betrag zur Verfügung stellt und dadurch für die Abschreibung einen Betrag bereit hält, der jährlich in dem gleichen Maße höher wird, als der für die Verzinsung nötige Betrag kleiner wird, weil der abgeschriebene Teil nicht mehr verzinst zu werden braucht[1]. Diese Abschreibungsart

[1] Vgl. dazu Archiv 1935, S. 1505.

kann auch dem Bedürfnis nach anderweitigen Abschreibungszeitpunkten angepaßt und durch eine gleichmäßigere Verteilung der Unterhaltungskosten entsprechend der Lebensdauer ergänzt werden, die jetzt in der Höhe der jeweils tatsächlich entsprechenden Kosten die Betriebsrechnung belasten.

9. Dr. Groot zieht zum Schluß die praktischen Folgerungen aus seinen Darlegungen und Auffassungen und stellt zunächst fest, daß in den Jahren 1914 bis 1934 das Endergebnis folgendermaßen aussah:

Reingewinn (Gewinn- und Verlustrechnung)		35 876 000 fl.
Zuweisungen in die Rücklagen		8 681 000 „
Gewinnanteil des Staates		899 000 „
Ruhegehaltskasse		11 171 000 „
Sonderabschreibung auf Wertpapiere		5 000 000 „
		61 627 000 fl.
Verlust 1920		2 361 000 „
Zuschüsse des Staates nach dem Vertrage 1920 . .	167 438 000	
Zuzahlung des Staates während des Krieges . . .	20 780 000	188 218 000 „
Verlust 1914—1934		128 972 000 fl.

d. i. etwa ein Viertel des Überschusses der Betriebsrechnung jener Jahre, der 534 000 000 fl. betrug. Aber schon, wenn man die jährliche, seit 1925 (vgl. zu III 3) auf 10½ Mill. fl. geschätzte Last des toten Kapitals für die Zeit von 1914 bis 1924 nur auf 6 Mill. fl. annimmt, genügte die Absetzung der daraus sich ergebenden Summe ($11 \times 6 = 66$ und $10 \times 10{,}5 = 105$, zusammen 171 Mill. fl.) von dem errechneten Verlust von 129 Mill. fl., um die Zahlung der als Dividende verteilten Summe (35,9 Mill. fl.) aus den Reineinnahmen ohne jeden Zuschuß sicherzustellen.

Ebenso stellt er eine Rechnung für das Jahr 1934 nach seinen Vorschlägen auf und kommt dahin, daß

6 181 000 fl. weniger abgeschrieben und

9 600 000 fl. weniger an Zinsen gezahlt zu werden brauchten,

so daß eine Gesamtentlastung von 15 781 000 fl. eingetreten wäre. Dann wäre 1934 zwar auch noch ein Verlust entstanden, da dieser nach der jetzigen Rechnungsart 32,4 Mill. beträgt, immerhin hätte man in den Vorjahren ohne Verlust gearbeitet. Allerdings hätte der Staat eine Mehrlast an Schuldzinsen von 10,6 Mill. gehabt, dafür aber 15,6 Mill. fl. an Zuschüssen gespart.

Mit Recht weist Dr. Groot auf den großen Wert hin, den die Gesundung der Geldwirtschaft den Eisenbahnen durch die Wiederheranziehung des privaten Kapitals und die Möglichkeit haben würde, Schuld-

verschreibungen in Aktien umzuwandeln. Vor allem würden dann auch der Staatshaushalt von den großen und unvermeidlichen Schwankungen des wirtschaftlichen Ergebnisses des Eisenbahnbetriebes entlastet und selbst auf eine gesundere Grundlage gestellt werden.

Aber selbst wenn das alles nicht gelingen würde, betont Dr. Groot ausdrücklich, dürfe man bei den Eisenbahnen, auch wenn sie nicht unmittelbar wirtschaftlich arbeiteten, nie außer acht lassen, daß sie für die Zwecke der Landesverteidigung unentbehrlich seien und letzten Endes müsse man noch den ungeheuren Wert in die Waagschale werfen, der in ihrem Bereitschaftsdasein liegt, d. h. in der Bedürfnisbefriedigung, die darin besteht, daß man sie benutzen kann, wenn es nötig ist, auch wenn man das im Augenblick nicht tut, und das eben unentbehrlich ist.

Am 7. Dezember 1935 drückte das der Führer und Reichskanzler in Nürnberg aus: „Wir können uns sehr wohl das heutige Leben vorstellen ohne Flugzeug und auch ohne Kraftwagen, wir können uns das heutige Leben nicht vorstellen ohne Eisenbahn." Diese Worte werden noch auf lange Zeit ihre Gültigkeit behalten, und zwar auch in den Niederlanden und es ist dringend an der Zeit, auch in den Niederlanden diesem Gedanken Rechnung zu tragen. *Dr. Overmann.*

Die österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1934.

Im Jahre 1934 hatten die im Betrieb der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" stehenden Bahnen folgende jahresdurchschnittliche Betriebslänge: 1. Bundesbahnen (BB.) = 3977,4 km, 2. für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen (PBB.) = 1511,7 km, 3. für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen (PEB.) = 440,4 km. Das ergibt eine Gesamtbetriebslänge von 5803,3 km, in der die gemeinsam benutzten Strecken von 126,3 km einfach gerechnet sind. Im Jahre 1933 betrug die Gesamtbetriebslänge dieser Bahnen im Jahresdurchschnitt 5813,9 km, im Jahre 1932 5846,7 km.

Im Berichtsjahr ging nach der Liquidierung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien" die Vorortlinie und die Verbindungsstrecke „Heiligenstadt—Donauuferbahn" der Wiener Stadtbahn mit dem 1. Juli in das Eigentum des Bundes über. Mit diesem Zeitpunkt wurden diese Linien der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" zur treuhändigen Verwaltung übergeben. Sie erscheinen nunmehr in der Gruppe der Bundesbahnen (BB.).

Die Baulänge des gesamten Bundesbahnnetzes am Jahresende beziffert sich auf 5842,1 km (1933: 5846,2 km), davon sind 507,8 km (1933: 507,8 km) schmalspurig. Von der Betriebslänge von 5803,3 km (1933: 5813,9 km) im Jahresdurchschnitt sind 5688,4 km (1933: 5702,5 km) für den Personenverkehr und 5801,8 km (1933: 5812,4 km) für den Güterverkehr. Von der gesamten Betriebslänge entfallen 1934 auf die Bundesbahndirektionen Wien 2293,3 km, Linz 1373,4 km, Innsbruck 781,9 km, Villach 1309,8 km, Betriebsleitung Steyr (Steyrtalbahn) 44,8 km.

Nach dem Stand vom 31. Dezember 1934 liegen von der Bau-(Eigentums-) länge (5842 km) 4044 km in Dämmen und 1798 km in Einschnitten. Die Gesamtzahl der Brücken beziffert sich auf 5395 (1933: 5406). Viadukte waren wie im Vorjahr 219, Tunnels und Galerien 212 (1933: 211) mit einer Gesamtlänge von 88,5 km (1933: 88,5 km) vorhanden. Die Gesamtlänge der Gleise wird mit 10 379 km gegen 10 392 im vorangegangenen Jahr angegeben.

Die elektrisch betriebenen Strecken hatten 1934 im Jahresdurchschnitt eine Betriebslänge von 865,6 km (1933: 822,0 km), an der die Bundesbahnen mit 599,6 km, die für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen mit 266,0 km beteiligt sind. Hinzu kommen noch die von Wien Großmarkthalle—Landesgrenze (nächst Hainburg) mitbenutzten Teilstrecken der dampfbetriebenen Lokalbahnen Klein-Schwechat—Mannersdorf (9,6 km) und Bruck a. d. Leitha (Abzw.)—Hainburg a.d. Donau (8,1 km), zusammen 17,7 km, auf denen die Zugförderung elektrisch ist.

Im Berichtsjahr wurde der elektrische Betrieb auf dem kurzen, bereits mit Fahrleitung ausgestatteten Streckenteil Brennersee—Brenner aufgenommen. Durch einen Umbau der Fahrleitungsanlage im italienischen Grenzbahnhof Brennero wurde die Einfahrt der elektrischen Einphasenlokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen in diesen Bahnhof möglich, wodurch der zeitraubende Lokomotivwechsel im Bahnhof Brennersee entfällt.

Die Zugförderungsmittel und Tender bezifferten sich am Jahresende 1934 (1933) auf 2262 (2308) Lokomotiven, darunter 2041 (2084) Dampflokomotiven, 215 (220) elektrische Lokomotiven und 76 (74) Triebwagen, sowie 1339 (1370) Tender.

Auf 100 km Betriebslänge entfallen 40 (41) Lokomotiven und Triebwagen überhaupt, 41 (42) Dampflokomotiven, 24 (25) elektrische Lokomotiven, 1 (1) Triebwagen.

Die nunmehr folgenden Angaben beziehen sich — sofern nicht ausdrücklich anderes angegeben — auf die Ergebnisse der Bundesbahnen und der für Rechnung der Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen.

Der Verbrauch an Lokomotivbrennstoff senkt sich von 1 273 987 t auf 1 230 622 t Normalkohle (4400 Kalorien), auf 1000 Lokomotiv/km (Dampf) bezogen von 25,27 t auf 24,11 t und auf 1000 Bruttotonnen/km (Dampf) von 138 kg auf 132 kg. Der Durchschnittspreis für 1 t Normalkohle ging infolge günstigerer Abschlüsse von 22,84 S. auf 18,62 S., je 1000 Lokomotiv/km (Dampf) von 577 S. auf 449 S. und je 1000 Bruttotonnen/km (Dampf) von 3,16 S. auf 2,46 S. zurück. Entsprechend verminderten sich die Betriebsausgaben für Lokomotivbrennstoff von 29,1 Mill. S. im Jahre 1933 um 21,3 % auf 22,9 Mill. S. im Berichtsjahr, obwohl die Bruttotonnenkilometerleistung im Dampfbetrieb sich von 9,204 Mill. (1933) auf 9,299 Mill. erhöhte.

Der Energieverbrauch aller elektrisch betriebenen Linien betrug 137,1 Mill. KWh (1933: 126,6 Mill. KWh), wovon 108,3 Mill. KWh

= 79 % in bahneigenen Anlagen erzeugt wurden. Bezogen auf 1000 Lokomotivkilometer (elektrischer Betrieb) sind das 11 060 KWh (1933: 10 746 KWh), auf 1000 Bruttotonnenkilometer (elektrischer Betrieb) 57,0 KWh (1933: 56,5 KWh). Die Stromabgabe der fünf im Bereich der Bundesbahndirektion Innsbruck gelegenen Großkraftwerke betrug insgesamt 128,6 Mill KWh gegen 114,7 Mill. KWh im Jahr zuvor. Diese Steigerung ist z. T. auf den Verbrauch der erst im Jahre 1933 elektrisierten Tauernbahn-Nordrampe, z. T. auf die erhöhte Abnahme auf den übrigen Strecken durch die im Berichtsjahr eingetretene Verkehrszunahme zurückzuführen. Die Kosten für den elektrischen Strom stiegen gegenüber 1933 infolge Leistungssteigerung geringfügig von 11,646 Mill. S. auf 11,862 Mill. S.

An Schmierstoff wurden im Berichtsjahr 2 334 966 kg gegen 2 326 924 kg (1933) mit einer Ausgabe von 1 071 194 S. gegen 948 904 S. im vorangegangenen Jahr verbraucht. Der Verbrauch je 1000 Lokomotivkilometer ging von 37,41 kg auf 36,81 kg zurück. Die Schmierstoffkosten stiegen dagegen je 1000 Lokomotivkilometer von 15,26 S. (1933) auf 16,89 S. an. Die zunehmende Verwendung von Verbrennungstriebwagen erforderte hochwertigere Schmierstoffe.

Betriebslänge am Jahresende nach Ländern in Kilometern.

Bezeichnung	Bundesbahnen	Für Rechnung der Bundesbahnen betriebene Privatbahnen	Für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen	1934 Insgesamt[1]	1933 Insgesamt[1]
Burgenland	180,4	21,0	40,3	240,4	240,4
Kärnten	443,3	171,5	32,8	605,9	605,9
Niederösterreich	1350,1	637,8	156,6	2139,8	2139,8
Oberösterreich	755,1	152,4	44,8	941,5	941,5
Salzburg	292,5	—	—	292,5	292,5
Steiermark	379,2	283,3	149,6	810,0	810,0
Tirol	227,8	223,4	14,4	403,4	403,4
Vorarlberg	145,2	—	—	145,2	145,2
Wien	157,5	11,7	—	165,9	165,9
zusammen	3931,2	1501,1	438,7	5744,6	5744,6
Außerhalb Österreichs	46,3	10,6	1,8	58,7	58,7
Gesamtsumme	3977,4	1511,7	440,4	5803,3	5803,3

[1] Die geringen Abweichungen bei der Aufrechnung der Endsumme ergeben sich durch Aufrundung.

Der Wagenpark der Österreichischen Bundesbahnen und der von den Bundesbahnen für eigene und für fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen umfaßte am Ende des Jahres 1934 (1933) 6024 (6055) Personenwagen, 1623 (1636) Dienst-, 207 (207) Post- und 33 652 (33 701) Güterwagen ausschließlich der Arbeitswagen. Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich die Personenwagen um 31, die Dienstwagen um 13 und die Güterwagen um 49 Stück.

Der Gesamtwagenbestand (einschließlich Arbeitswagen) bezifferte sich auf 42 262 (41 599) Stück mit 87 698 (86 344) Achsen. Von den Güterwagen sind 14 025 (14 076) gedeckte Güterwagen, 19 309 (18 628) offene Güterwagen und 1074 (997) Spezialwagen.

Auf 10 km Betriebslänge entfallen am Jahresende 73 (71) Wagen insgesamt, 11 (10) Personenwagen, 3 (3) Dienstwagen, 59 (58) Güterwagen insgesamt, davon 24 (24) gedeckte und 33 (32) offene Güterwagen.

Die wichtigsten Betriebsleistungen (BB. + PBB.) sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

	1933	1934
A. Zugkilometer	45 678 827	47 144 710
1. Personenführende Züge	31 246 885	32 449 984
2. Güterzüge	14 431 942	14 694 726
B. Vorspann- und Schiebedienstkilometer	1 526 628	1 629 798
Nutzkilometer (A + B)	47 205 455	48 774 508
C. Kalt- und Leerfahrtkilometer	2 670 325	2 735 506
D. Vorschub- und Bereitschaftsdienstkilometer	12 311 841	11 929 418
Lokomotivkilometer (A + B + C + D)	62 187 621	63 439 432
E. Bruttotonnenkilometer[1] (in 1000)	11 444 697	11 707 245
F. Gesamtbruttotonnenkilometer[1] (in 1000)	—	15 738 150
G. Auf den eigenen Strecken geleistete Wagenachskilometer (in 1000)	1 289 884	1 319 723

Von den Zugkilometern entfallen 9 763 133 (9 309 585) auf elektrischen Betrieb, 7 866 055 (7 742 163) auf Schnellzüge, 24 583 929 (23 504 722)

[1] In den bisherigen Geschäftsberichten ist die Bezeichnung „Gesamtlasttonnenkilometer" für das Produkt „Nutzlast + tote Last des Wagenzuges × Weg" verwendet worden. Vom Jahre 1934 ab wird diese Bezeichnung durch den Ausdruck „Bruttotonnenkilometer" ersetzt. Gleichzeitig wird auf Grund eines Beschlusses im „Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" die Bezeichnung „Gesamtbruttotonnenkilometer" neu eingeführt, worunter das Produkt „Nutzlast + tote Last des Wagenzuges einschließlich Zugförderungsmittel × Weg" verstanden wird.

auf Personenzüge, 14 694 726 (14 431 942) auf Güterzüge, von den Lokomotivkilometern 12 398 537 (11 776 468) auf elektrischen Betrieb.

An den Bruttotonnenkilometern sind die personenführenden Züge mit 4842 Mill. (4989 Mill.), die Güterzüge mit 6865 Mill. (6455 Mill.) beteiligt.

Im Gesamtbetriebe (einschließlich Privatbahnen für Rechnung der Eigentümer) entfallen auf 1 Zugfördermittel 1934 (1933) 21 139 (20 593) Nutzkilometer, 27 424 (27 055) Lokomotivkilometer, 4,977 Mill. (4,896 Mill.) Bruttotonnenkilometer und 6,700 Mill. Gesamtbruttotonnenkilometer.

Das Verhältnis der Wagenachskilometer der beladenen Güterwagen zu den gesamten Güterwagenachskilometer betrug 64,7 % (65,1 %).

Die durchschnittliche Zugstärke (Wagenachskilometer : Zugkilometer) beziffert sich bei den personenführenden Zügen auf 15,3 (16,0) Achsen, bei den Güterzügen auf 56,1 (54,7) Achsen.

Auf 1 km Betriebslänge entfallen (BB. + PBB.)

	1933	1934
Zugkilometer	8508	8781
Bruttotonnenkilometer (in 1000)	2132	2180
Gesamtbruttotonnenkilometer (in 1000) .	—	2931
Wagenachskilometer (in 1000)	240	246

Die in den Vorjahren beobachtete rückläufige Bewegung in der Anzahl der beladenen Wagen (BB. + PBB. + PBE.) ist im Berichtsjahr zum Stillstand gekommen. Es wurden 1934 (1933) 1 489 111 (1 363 982) vollspurige und 60 384 (54 784) schmalspurige Wagen beladen. Im Vergleich zum Vorjahr betrug die Steigerung bei den vollspurigen Güterwagen 125 129 oder 9,2 %, bei den schmalspurigen Güterwagen 5600 oder 10,2 %. Die durchschnittliche Tagesgestellung betrug bei den vollspurigen Güterwagen 4964 gegen 4547 im Jahre 1933, d. s. 9,2 % mehr, bei den schmalspurigen Güterwagen 201 gegen 182 oder 10,4 % mehr. Von den beladenen vollspurigen Güterwagen waren 59,5 % gedeckte, 39,8 % offene und 0,7 % durch die Ladung verbundene Schemelwagen.

An fremde in- und ausländische Bahnen wurden für Gemeinschaftssendungen 12 257 Wagen aushilfsweise gestellt gegen 22 875 Wagen im Jahre 1933.

Die achskilometrischen Leistungen der eigenen Personen-, Dienst- und Postwagen auf fremden Linien gegenüber jenen der fremden Per-

sonen-, Dienst- und Postwagen auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen ergaben mit Ende des Berichtsjahres ein Guthaben von rd. 1,990 Mill. Achskilometern.

Die wichtigsten Verkehrsleistungen im Personenverkehr gestalteten sich im Jahre 1934 im Vergleich zum vorangegangenen Jahr folgendermaßen (B. B. und P. B. B.):

	1933	1934
Beförderte Personen	59 997 063	55 470 394
davon in Schnellzügen	3 579 595	3 223 525
„ in Personenzügen	56 417 468	52 246 869
Personenkilometer (in 1000)	2 284 063	2 107 093
davon in Schnellzügen (in 1000)	678 078	597 237
„ in Personenzügen (in 1000)	1 605 986	1 509 856

Die Anzahl der beförderten Personen verminderte sich um 7,5 %, Es wurden befördert in der 1. Klasse 33 549 (35 636), in der 2. Klasse 550 546 (634 883) und in der 3. Klasse 54 886 299 (59 326 544) Reisende. Von den Personenkilometern, die einen Rückgang um 7,7 % aufweisen, entfallen (in 1000) auf die 1. Klasse 8061,4 (8650,3), auf die 2. Klasse 109 568 (128 811) und auf die 3. Klasse 1 989 464 (2 146 602).

Die im Personenverkehr geleisteten Nutzlasttonnenkilometer $\left\{\frac{\text{Pkm} \times 80}{1000}\right\}$ verminderten sich von 182,73 Mill. um 7,7 % auf 168,57 Mill. Der durchschnittliche Reiseweg verkürzte sich leicht von 38,1 km auf 38,0 km, in der 1. Klasse von 242,7 km auf 240,3 km, in der 2. Klasse von 202,9 km auf 199,0 km, während er in der 3. Klasse mit 36,2 km gegenüber 1933 gleich blieb. Bei den Schnellzügen ist der durchschnittliche Reiseweg von 189,4 km auf 185,3 km zurückgegangen, bei den Personenzügen von 28,5 km auf 28,9 km angestiegen.

In einem Personenzug befanden sich durchschnittlich 64,9 Reisende gegen 73,1 im Jahr zuvor. 4,3 Reisende (1933: 4,6) entfielen auf eine bewegte Wagenachse der personenführenden Züge. Auf 1 km Betriebslänge entfielen 1934 (1933) 10 588 (11 174) beförderte Reisende und 401 027 (425 405) Personenkilometer. Von 100 Reisenden sind befördert worden 5,8 (6,0) in Schnellzügen und 94,2 (94,0) in Personenzügen. An den geleisteten Personenkilometern sind die Schnellzüge mit 28,3 % (29,7 %), die Personenzüge mit 71,7 % (70,3 %) beteiligt.

Der Reiseverkehr blieb sonach, trotz der von der Bundesbahnverwaltung getroffenen vielfachen Reiseerleichterungen u. a. infolge der

ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse und der anhaltenden Autokonkurrenz gegenüber dem des Vorjahres nicht unerheblich zurück.

Neben den besonderen Zugverstärkungen bei Schulschluß und Schulbeginn, sowie zu den Festen wurden anläßlich verschiedener Kundgebungen und Tagungen in den einzelnen Bundesländern zusammen 218 Sonderzüge mit rd. 198 000 Personen, ferner an sogenannten Tausch- und Vergnügungssonderzügen 52 mit bestimmtem Ziel mit rd. 16 000 Reisenden und 38 mit unbestimmtem Ziel („Überraschungszüge") mit rd. 14 000 Reisenden, zusammen 308 Sonderzüge mit 228 000 Reisenden in jeder Fahrtrichtung geführt.

Durch Einstellung von vierachsigen Daimler-Schnelltriebwagen wurde der ganzjährige oder saisonmäßige Verkehr auf mehreren Strecken (Wien—Graz; Wien—Villach bzw. Klagenfurt; Graz—Salzburg; Wien—Grein; Wien—Lundenburg) wesentlich verbessert.

Auch im zwischenstaatlichen Verkehr wurden z. T. wesentliche Verbesserungen vorgenommen, so z. B. die durch die Eröffnung der Schnellinie (Direttissima) zwischen Bologna und Florenz erzielte bedeutende Fahrtzeitkürzung der durchgehenden Schnellzüge im Verkehr über den Brenner und über Tarvis; die Beschleunigung des Orient- und Ostendexpreßzuges ohne Berührung des Wiener Ostbahnhofes; die Schaffung einer neuen Verbindung Prag—Linz—Salzburg—Innsbruck—Bregenz; die Kürzung der Fahrtdauer des Arlberg-Orientexpreß u. a. m.

Im Güterverkehr (B. B. und P. B. B.) wurden 1934 insgesamt 19,4 Mill. t frachtpflichtiger Güter gegen 18,5 Mill. t im Vorjahr befördert. Das bedeutet eine Zunahme um 5 %. Die Zahl der Tonnenkilometer (gerechnet nach Tarifkilometern) stieg von 2556 Mill um rd. 6 % auf 2707 Mill. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke verlängerte sich von 138,11 km auf 139,24 km.

Für diese Besserung des Güterverkehrs waren ausschlaggebend die erhöhte Verfrachtung von Rüben und Rübenschnitten infolge Erweiterung der Anbaufläche, von Holz aller Art (ausgenommen Langholz) infolge größeren Absatzes nach Italien, nach der Schweiz und nach Ungarn, sowie von Schotter und Steinen, hervorgerufen durch die vermehrten Bauarbeiten und die gesteigerte Straßenbautätigkeit. Auch der erhöhte Versand von Eisen, Eisenwaren und Erzen nach dem Auslande ist erwähnenswert.

Abgenommen hat hauptsächlich die Beförderung von Kohle und Koks, sowie von Getreide, Mehl und Mehlprodukten.

Im einzelnen unterrichten hierüber nachstehende Zahlen.

	1933	1934	Zunahme (+) Abnahme (—) in %
	Tonnen		
Rüben und Rübenabfälle	1 345 605	1 618 145	+ 20,3
Bau-, Werk-, Nutz- und Grubenholz	1 770 492	1 982 975	+ 12,0
Brennholz und Holzkohle	335 543	352 687	+ 5,1
Steine, roh und bearbeitet	875 503	919 439	+ 5,0
Eisen und Stahl, roh	85 271	117 523	+ 37,8
Eisen und Stahl, verarbeitet	166 108	220 256	+ 32,6
Eisen- und Stahlwaren	127 783	141 869	+ 11,0
Erze	363 515	572 240	+ 57,4
Kohle und Koks	4 526 647	4 416 112	— 2,4
Getreide und Hülsenfrüchte	1 294 219	1 219 016	— 5,8
Mahlprodukte	348 582	316 548	— 9,2

Über den Umfang des Güterverkehrs und seine günstige Entwicklung im Berichtsjahr geben auch die Ziffern der Wagenbewegung Aufschluß. Sie lauten:

Beladene Wagen	1933	1934	Zunahme (+) Abnahme (—) in %
im Binnenverkehr	1 294 815	1 415 167	+ 9,3
hiervon Parteigut	1 210 156	1 290 543	+ 6,6
im Auslandsverkehr	569 898	566 392	— 0,6
hiervon in der Einfuhr	316 344	296 139	— 6,4
„ „ Ausfuhr	123 951	134 328	+ 8,4
„ „ Durchfuhr	129 603	135 925	+ 4,9
im Gesamtverkehr	1 864 713	1 981 559	+ 6,3
hiervon Parteigut	1 780 054	1 856 935	+ 4,3

Während nach den Ausführungen im Geschäftsbericht der Bundesbahnen im Jahre 1933 gegenüber 1932 alle Verkehrsarten mit Ausnahme der Durchfuhr rückläufig gewesen waren, konnten im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr in allen Verkehrsarten mit Ausnahme der Einfuhr Verkehrssteigerungen verzeichnet werden. Betrug die Einfuhrverringerung im Jahre 1933 gegenüber 1932 noch 14,2 %, machte sie von 1933 zu 1934 nur noch 6,4 % aus. Dieser Rückgang war immerhin von solchem Ausmaß, daß sich trotz der Steigerung in der Ausfuhr und Durchfuhr eine Abnahme im Auslandsverkehr ergab. Die Verringerung des Handelsbilanzpassivums war für die Bundesbahnen mit einem Rückgang des Beförderungsvolumens verbunden.

Wie sich nun die finanziellen Ergebnisse der Bundesbahnen (B. B. und P. B. B.) im Berichtsjahre gestaltet haben, zeigt die nachstehende Übersicht.

Bezeichnung	1933 in S.	1934 in S.	Zunahme (+) Abnahme (—) insgesamt in S.	in %
Personen- und Gepäckverkehrseinnahmen	151 933 828	138 785 530	— 13 148 298	— 8,7
Güterverkehrseinnahmen	265 721 353	271 361 264	+ 5 639 911	+ 2,1
Verkehrseinnahmen	417 655 181	410 146 794	— 7 508 387	— 1,8
Verschiedene Einnahmen	21 608 244	16 282 151	— 5 326 092	— 24,6
Betriebseinnahmen	439 263 425	426 428 945	— 12 834 479	— 2,9
Betriebsausgaben	465 042 440	446 596 929	— 18 445 511	— 4,0
Betriebsabgang	25 779 015	20 167 983	— 5 611 032	— 21,8
Reinverlust ohne Abschreibung	85 588 164	67 975 744	— 17 612 389	— 20,6
Reinverlust mit Abschreibung	103 130 944	72 677 988	— 30 452 956	— 29,5

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr gingen im Jahre 1934 abermals, und zwar um 8,7 % zurück. Der Personenverkehr ist z. T. Konsumverkehr, der einem Aufschwunge der Wirtschaft erst in einem gewissen Abstande zu folgen pflegt. Auch die außerordentlichen Ermäßigungen der Fahrpreise, die zur Verkehrsbelebung gewährt wurden, haben nicht den allgemein erwarteten Erfolg gehabt und den weiteren Rückgang der Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr nicht verhindern können.

Während im Jahre 1933 der Personen- und Gepäckverkehr an den Verkehrseinnahmen mit 36 %, der Güterverkehr mit 64 % beteiligt war, betrug das Verhältnis 1934 34 % : 66 %.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 1 Betriebskilometer verringerten sich von 28 897 S. auf 26 414 S., jene für 1000 Personenkilometer von 66,5 S. auf 65,9 S. Die durchschnittlichen Einnahmen auf 1 Zugkilometer sanken von 4,86 S. auf 4,28 S.

Während die Güterverkehrseinnahmen von 1932 auf 1933 nur noch um 0,2 gesunken waren, sind sie 1934 gegenüber 1933 erfreulicherweise um 2,1 % gestiegen. Die durchschnittlichen Einnahmen auf 1 Betriebskilometer erhöhten sich von 49 504 S. auf 50 555 S. Infolge Erweiterung der Tarifermäßigungen ergab sich auf 1000 Gütertonnenkilometer ein Durchschnittsertrag von nur 100,2 S. gegen 103,9 S. im Jahr 1933 und auf 1000 Wagenachskilometer ein solcher von 329,0 S. gegen 336,6 S (1933). Auf 1 Zugkilometer bezogen betrugen die Einnahmen 18,47 S. gegen 18,41 S. im Jahre 1933. Da der Einnahmeausfall

im Personenverkehr größer war als die Steigerung der Güterverkehrseinnahmen, ergab sich bei den Verkehrseinnahmen im Jahre 1934 gegenüber 1933 eine Senkung von 1,8 %, die allerdings von 1932 auf 1933 noch 4,1 % betragen hatte.

Bei den verschiedenen Einnahmen sind zwar Mehreingänge bei den Miet- und Pachtzinsen und bei den sonstigen Einnahmen zu verzeichnen. Die Summe der verschiedenen Einnahmen ist gleichwohl wegen Übertragung des Einnahmepostens: Zuschuß des Bundes für den Lokalbahnbetrieb, aus der Betriebs- in die Ertragsrechnung geringer als im Vorjahr, in dem bei dieser Position eine Einnahme von 6,7 Mill. S. angesetzt war.

Die Betriebseinnahmen insgesamt weisen gegenüber 1933 einen Rückgang um 12,8 Mill. S. oder um 2,9 % auf. Bei Ausschaltung des Lokalbahnzuschusses auch im Jahre 1933 waren die Einnahmen um 6,1 Mill. S., d. i. um 1,4 % geringer als im Vorjahr.

Von den gesamten Betriebseinnahmen entfielen auf 1 km Betriebslänge 79 422 (1933: 81 813) S., auf 1 Zugkilometer 9,05 (1933: 9,62) S., auf 1000 Wagenachskilometer 323 (1933: 341) S. und auf 1000 Bruttotonnenkilometer 36.4 (1933: 38,4) S.

Diesem Rückgang der Einnahmen stand die Verwaltung der Bundesbahnen nicht untätig gegenüber. Angesichts der Unmöglichkeit, neue Einnahmequellen mit einem nennenswerten Betrag — von Tariferhöhungen abgesehen — zu erschließen, mußten sich die Bemühungen der Verwaltung darauf richten, an den Ausgaben zu sparen. Durch den Abschluß in der Zentralisierung der Geschäfte des finanziellen und Rechnungsdienstes sowie jener der Personalverwaltung wurden nebst anderen Maßnahmen eine weitere Senkung des Personalbestandes herbeigeführt. Auch beim Sachaufwand konnten weitere Ersparungen, insbesondere bei der Lokomotivkohle erzielt werden. Hierdurch gelang es, die Betriebsausgaben um 18,4 Mill. S. oder um 4,0 % zu senken. Bei den Personalausgaben, die 1934 195,0 (1933: 210,7) Mill. S. ausmachten, wurden 15,7 Mill. S. gespart, während gleichzeitig die Ausgaben für Pensionen von 133,3 Mill. S. um 4,1 % auf 138,7 Mill. S. gestiegen sind. Es betrugen die Ausgaben für Sozialversicherung 11,3 (14,9) Mill. S., Lokomotivbrennstoff 22,9 (29,1) Mill. S., Material und Unternehmerleistungen (ohne Lokomotivbrennstoff) 50,4 (46,8) Mill. S., Allgemeines 16,1 (18,0) Mill. S. und für Anteile der Hilfsbetriebe an der Verzinsung und Abschreibung 12,2 (12,2) Mill. S.

Der Rückgang in den Ausgaben für Sozialversicherung um 24,2% ist hauptsächlich bei den Ausgaben für die Unfallversicherung (um 3,4 Mill. S.) eingetreten und darauf zurückzuführen, daß die 1933 verfügten Bezugskürzungen bei Zusammentreffen von Unfallrenten mit Aktivbezügen und Pensionen nunmehr beim Rentenaufwand zum Ausdruck kommen, während sie im Jahre 1933 den Personal- und Pensionsaufwand verminderten.

Die Steigerung der Ausgaben für Material und Unternehmerleistungen, die erstmalig seit 1929 festzustellen ist, hat in der Hauptsache darin ihren Grund, daß sich die Ausgaben für Erneuerungen erhöhten.

Da die Verminderung der Betriebsausgaben weit größer war, als jene der Betriebseinnahmen, senkte sich auch der Betriebsabgang, und zwar rechnungsmäßig von 25,8 Mill. S. (1933), bei Berücksichtigung der geänderten Darstellung des Lokalbahnzuschusses von 32,5 Mill. S. auf 20,2 Mill. S. im Berichtsjahr.

Die Betriebsziffer berechnet sich für 1934 auf 104,7, im Vorjahr stellte sie sich auf 105,9.

Der Personalbestand (B. B. und P. B. B.) an angestellten Beamten, Beamtenanwärtern, nichtständigen Hilfsbediensteten und dauernd verwendeten Vertragsbeamten stellte sich am Ende des Vorjahres auf 55 441. Im Laufe des Berichtsjahres schieden 2219 Bedienstete durch Tod, Ruhestandsversetzung, Kündigung, freiwilligen Dienstaustritt und Entlassung aus. Dagegen wurden 149 Personen z. T. auch durch Reaktivierung aus dem Pensionsverhältnis eingestellt, so daß das ständige Personal am Ende des Berichtsjahres 53 371 Köpfe umfaßte.

Die Zahl der beschäftigten Verstärkungskräfte bezifferte sich im Jahresdurchschnitt auf 2074.

Die Zahl der Pensionsparteien betrug am Jahresende 81,264, davon waren 49 739 Unternehmungspensionisten, 26 396 Bundesbahn-Altpensionisten und 5129 Südbahnclearingpensionisten.

Die Betriebsunfälle haben sich mit 325 gegen 320 im Vorjahr zahlenmäßig wenig geändert. Hiervon waren 36 (35) Zusammenstöße und Streifungen, 46 (53) Entgleisungen und 243 (232) sonstige Betriebsunfälle. Die Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen belief sich auf 288 (261)). Der weitaus größte Teil der Unfälle von Personen erfolgte durch eigenes Verschulden der Verunglückten.

Der Bundesbahnbericht enthält wie auch in den früheren Jahren eine Übersicht mit Ergebnissen der Bodenseeschiffahrt. Danach

beträgt die Länge der Schiffswege 61 km, wovon 7 km auf die Strecke Bregenz—Lindau und 54 km auf die Strecke Lindau—Konstanz entfallen. Der Schiffspark bestand 1934 wie im Jahr zuvor aus 4 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 1380 t und einem Fassungsraum für 2750 Personen. Die geleisteten Schiffskilometer erhöhten sich von 62 157 auf 63 191. An Brennstoff wurden 2007,8 t Normalkohle (2003,5 t), an Schmierstoff 5743 kg (6211 kg) verbraucht, d. s. 31,8 (32,2) kg bzw. 90,9 (99,9) g auf 1 Schiffskilometer.

Im Personenverkehr ist ein Rückgang der beförderten Reisenden von 221 238 auf 217 999, dagegen eine Zunahme der geleisteten Personenkilometer von 4,6 auf 5,1 Mill. zu verzeichnen. Der durchschnittliche Reiseweg hat sich von 21 km auf 23 km verlängert.

Im Güterverkehr wurden 290 t gegen 345 t Gepäck, Eil- und Frachtgut befördert.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 355 976 (361 009) S., denen Ausgaben von 366 113 (398 118) S. gegenüberstehen, so daß sich ein Betriebsabgang von 10 137 (37 109) S. ergibt. *Dr. E. Roesner.*

Die Finnischen Staatseisenbahnen 1920—1934.

Von

Dr. N. G. Ehrnrooth in Helsingfors.

(Mit einer Übersichtskarte.)

Einleitung.

Eine Übersicht über die neuere Entwicklung der Finnischen Staatseisenbahnen, als deren erste Strecke die Linie Helsingfors—Hämeenlinna im Jahre 1862 gebaut ist[1], wird zweckmäßig mit dem Jahre 1920 anfangen. Die Zeit des Weltkrieges sowie des darauf folgenden Bürgerkrieges in Finland scheiden am besten bei einer Darstellung dieser Art vollkommen aus, ebenso wie das Jahr 1919, wo noch zum Teil völlige Ausnahmezustände herrschten. Dies um so eher, als Zahlen aus den eben erwähnten Jahren teils nur unvollständig vorhanden sind, teils, soweit es sich um Finanzen handelt, wegen der Schwankungen des Geldwertes als Vergleichsmaterial wenig Wert besitzen. Um der folgenden Darstellung den nötigen Hintergrund zu geben, seien indessen einige Tatsachen, die wohl geeignet sind, die Lage der Finnischen Staatsbahnen während des Krieges und des roten Aufstandes zu beleuchten, in aller Kürze angeführt.

Im Jahre 1914 hatte das Netz der Finnischen Staatseisenbahnen die wichtigste Entwicklungsperiode hinter sich. Es bestanden zu dieser Zeit bereits 3683 km der jetzt über 5000 km zählenden Bahnstrecken, worunter sich alle Hauptlinien befanden. Die finanziellen Ergebnisse der finnischen Bahnen, die im Jahre 1913 außerordentlich günstig waren, blieben noch während der ersten Kriegsjahre vorzüglich, vornehmlich dank der großen Zunahme der Transporte für die russische Heeresverwaltung. Das Jahr 1914 blieb zwar hinter dem Rekordjahre

[1] Die Spurweite der Finnischen Staatsbahnen beträgt — ebenso wie in Rußland — 1,524 m.

1913 etwas zurück. Die Einnahmen gingen von 58,6[1] Mio. Fmk. auf 58,5 Mio. um 0,1 % zurück, während die Ausgaben zu gleicher Zeit von 40,3 Mio. Fmk. auf 42,0 Mio., also um 4,1 % stiegen, der Nettogewinn betrug aber trotzdem noch 16,5 Mio. Fmk. (gegen 18,3 Mio. Fmk. 1913). In den folgenden zwei Jahren wurde das Betriebsergebnis sogar dem Jahre 1913 gegenüber noch wesentlich verbessert. Von 1914 bis 1915 stieg der Nettogewinn um 15,2 Mio. Fmk. oder 91,6 %, von 1915—1916 noch um 3,2 Mio. oder 10,1 %. Die Personenkilometer stiegen von 1914—15 um 5,2 % und von 1915—16 um 39,0 %, die Tonnenkilometer um 86,7 bzw. 16,0 %. Es bestand also eine starke Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen. Für die zukünftige Entwicklung beunruhigend war aber zugleich auch die Tatsache, daß die Ausgaben eine noch weit stärkere Steigerung, nämlich 53,2 %, aufzuzeigen hatten. Das Jahr 1917 brachte den Umschwung. Zwar stiegen die Einnahmen noch um 35,1 Mio. Fmk., oder 31,3 %, diese Steigerung wurde aber von der Zunahme der Ausgaben, die nicht weniger als 82,6 Mio. Fmk. oder 107,5 % betrug, weit übertroffen. Diese Vermehrung der Ausgaben, die durch steigende Löhne und Preise auf Material und Brennstoffe bedingt war, ließ das Rechnungsjahr mit einem Verlust von 12,6 Mio. Fmk. abschließen. Noch schlimmer wurde aber das folgende Jahr. Der russischen Revolution vom Herbst 1917, die auch die Selbständigkeit Finlands (im Dezember desselben Jahres) mit sich brachte, folgte im Frühjahr 1918 der rote Aufstand und der Bürgerkrieg in Finland. Da die aufständischen „Roten" anfangs die südlichen Teile des Landes besetzt hielten, wurde auch die Eisenbahnverwaltung von ihrer Tätigkeit während der Zeit vom 27. Januar bis Mitte April vollständig abgehalten. Während dieser Zeit fungierte bloß eine temporäre Eisenbahnverwaltung für die nördlicheren Teile des Landes, die ihren Sitz in Vasa (Vaasa) hatte. Im Januar 1918 wurde auch der Gemeinverkehr mit Rußland abgebrochen. Erst vom 15. April an, als bereits die Hauptstadt Helsingfors (Helsinki) in die Hände der Regierungstruppen (am 12. April) gefallen war, wurde der Eisenbahnverkehr wieder von Helsingfors aus geleitet. Als zusammenfassendes Urteil über den Eisenbahnverkehr auf der roten Seite während des Bürgerkrieges kann gesagt werden, daß er durch schweren Mangel an Material und Organisation gekennzeichnet war und nur sehr unregelmäßig und unsicher das Verkehrsbedürfnis befriedigen konnte. Über die finanziellen Ergebnisse dieser Zeit kann wenig gesagt werden, da die Roten die vorhandenen Geldmittel konfiszierten und überdies keinerlei Buchführung aufrechterhielten. Das Jahr 1918 als Ganzes ist durch das Zusammenwirken der ungünstigen Einwirkungen des Welt-

[1] 100 Fmk. = 18,36 RM.

und Bürgerkrieges gekennzeichnet. Trotz Erhöhungen der Tarife verminderten sich die Bruttoeinnahmen von 146,9 Mio. Fmk. auf 127,8 Mio. Fmk., also um 19,0 Mio. Fmk. oder 12,97 %. Es gelang zwar, die Ausgaben zu vermindern, aber nur von 159,5 Mio. Fmk. auf 150,3 Mio., d. h. um 9,1 Mio. Fmk. oder 15,75 %. Der Nettoverlust stieg somit auf 22,5 Mio. Fmk., was eine Erhöhung von 78,08 % gegenüber 1917 bedeutet. Während des Jahres 1919, das außerordentlich gut ausfiel, gelang es aber der Eisenbahnverwaltung, die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen wieder herzustellen. In diesem Jahr wurden auch einige wichtige administrative Maßnahmen durchgeführt, indem die Zuständigkeit der Eisenbahndirektion auf Kosten des Verkehrsministeriums wesentlich erweitert wurde. Vornehmlich durch zwei Tariferhöhungen, von denen die zweite am 1. Oktober 1918 in Kraft trat, vermehrten sich die Einnahmen ganz gewaltig. Die Zunahme betrug nicht weniger als 177,7 Mio. Fmk., von 127,8 Mio. auf 305,5 Mio. oder 139,0 %. Es ist zwar dabei eine gewisse Geldentwertung zu berücksichtigen. Aber die Größe des Aufschwunges ersieht man daraus, daß die zweitgrößte Vermehrung der Eisenbahneinnahmen, d. h. diejenige von 1915—1916, nur 39,8 % betrug. Daß die Tariferhöhung als Hauptursache der Einnahmesteigerung angesehen werden kann, geht aus dem Unterschied in der prozentualen Zunahme der Einnahmen aus dem Personen- bzw. Güterverkehr und der Pkm bzw. Tkm deutlich hervor. So stiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 70,3 Mio. Fmk. auf 124,51 Mio. Fmk., um 54,2 Mio. Fmk. oder 77,1 %, während die Zahl der Pkm nur um 16 % gewachsen war. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen von 54,8 Mio. Fmk. auf 175,5 Mio. Fmk. um 120,7 Mio. oder 220,2 %. Die Zahl der Tkm war aber entsprechend nur um 107 % gewachsen. Infolge eines beträchtlichen Steigens der Löhne (und der allgemeinen Lebenskosten), die 54,1 % vom Ausgabenetat der Eisenbahnen ausmachten, konnte eine verhältnismäßig große Vermehrung der Eisenbahnausgaben nicht vermieden werden. Die Zunahme betrug 63,1 Mio. Fmk., d. h. von 150,3 Mio. auf 213,4 Mio. Fmk. oder 41,9 %. Dank der noch bedeutenderen Zunahme der Einnahmen konnte das Jahr 1919 jedoch mit einem Nettogewinn von 92,2 Mio. Fmk., was dem Jahre 1918 gegenüber eine Vermehrung von 114,6 Mio. Fmk. bedeutete, abschließen. Es ist noch zu bemerken, daß die Bahnstrecke Valkeasaari—Petersburg (Leningrad) = 32 km, die noch formell zu den Finnischen Staatseisenbahnen zählte, seit dem 27. Januar 1918 nicht mehr von diesen betrieben wird. Diese Bahnstrecke ist dann, nach den Vereinbarungen, die zwischen Finnland und Rußland in Dorpat getroffen wurden, an Rußland abgetreten worden.

I. Allgemeine Entwicklung der Finnischen Staatseisenbahnen 1920—34.

Aus der vorhergehenden Darstellung ist zu entnehmen, daß die Finnischen Staatseisenbahnen aus den Wirren des Bürgerkrieges sowie dem darauffolgenden ersten, durch Ausnahmezustände gekennzeichneten, Jahr 1919 verhältnismäßig gut davongekommen sind. Schloß doch das letztgenannte Jahr mit einem Betriebsüberschuß von 92,2 Mio. Fmk. ab. Es kann also zusammenfassend bemerkt werden, daß das Eisenbahnwesen Finlands, wenn auch von den direkten Auswirkungen des Krieges nicht völlig verschont, doch auch nicht entfernt derartigen Anstrengungen wie die Eisenbahnen der kriegführenden Länder des Kontinents unterworfen wurde. Von einer Herabwirtschaftung, wie sie am Kriegsende z. B. bei den deutschen und teilweise auch französischen Bahnen vorhanden war, war Finland vollkommen verschont geblieben.

Von dem Jahre 1920 an ist, wie bereits erwähnt, die Entwicklung der Finnischen Staatseisenbahnen unter normalen Verhältnissen (von Konjunkturschwankungen des Wirtschaftslebens sei hier abgesehen) verlaufen. Da diese Verhältnisse sich jedoch von denjenigen vor dem Kriege nicht unerheblich unterscheiden, wenn auch gewisse allgemeine Züge sich erhalten haben, empfiehlt es sich, einen Blick auf diese allgemeinen Verhältnisse zu werfen, von denen das gesamte Verkehrswesen und auch die Eisenbahnen Finlands beeinflußt sind. Dagegen soll in der folgenden Darstellung von einer Beschreibung der Organisation der Finnischen Staatseisenbahnen abgesehen werden, da die gegenwärtige Organisation sich von der alten nicht wesentlich unterscheidet. Neuerungen administrativer Art von grundsätzlicher Bedeutung sind in der hier zu behandelnden Zeitspanne im allgemeinen nicht getroffen worden. Zu erwähnen ist nur, daß seit Anfang des Jahres 1923 eine Zentralisation der Verwaltung vorgenommen wurde, indem die früheren drei Bezirksverwaltungen (in Helsingfors, Viipuri und Wasa) eingezogen wurden, wodurch die Hauptleitung der Finnischen Staatsbahnen in der Generaldirektion in Helsingfors konzentriert ist.

Die finnischen Verkehrsprobleme im allgemeinen und die Eisenbahnprobleme im besonderen sind unmittelbar durch die geographische und wirtschaftliche Struktur des Landes bedingt; durch diese Umstände hat das finnische Eisenbahnwesen besondere Eigenarten erhalten.

Der Bodenfläche nach, die nicht weniger als 382 800 qkm beträgt, ist Finland ein großes Land, das aber zugleich sehr dünn besiedelt ist. Die Bevölkerung betrug im Jahre 1933 nur etwas über 3,5 Mio., was 10,7 Personen pro qkm entspricht. Große Teile des Landes sind von Wald bedeckt, die Städte sind, mit Ausnahme der Hauptstadt Helsingfors, klein.

Die überwiegende Zahl der Einwohner, rd. 59,6 %, sind in der Landwirtschaft tätig, nur 16,8 % in der Industrie. Wie die folgenden Darstellungen zeigen werden, sind es jedoch die Erzeugnisse der Industrie und die Holzprodukte, nicht die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die als Eisenbahntransportgüter am wichtigsten sind.

Die Auswirkungen dieser Verhältnisse auf die Eisenbahnen Finlands machen sich auf verkehrstechnischem und finanziellem Gebiet bemerkbar. In verkehrstechnischer Hinsicht sind die Finnischen Staatsbahnen[1] durch gewisse Merkmale bei den Anlagen und dem rollenden Material, die sie von den kontinentalen Eisenbahnen unterscheiden, gekennzeichnet. Hierbei kommen vornehmlich das dünne Liniennetz, der leichte Oberbau und gewisse Eigenarten der Betriebsführung, wie z. B. die überwiegende Verwendung von Holz als Brennstoff, in Betracht.

II. Die verkehrstechnische und verkehrliche Entwicklung der Finnischen Staatsbahnen.

1. Das Schienennetz.

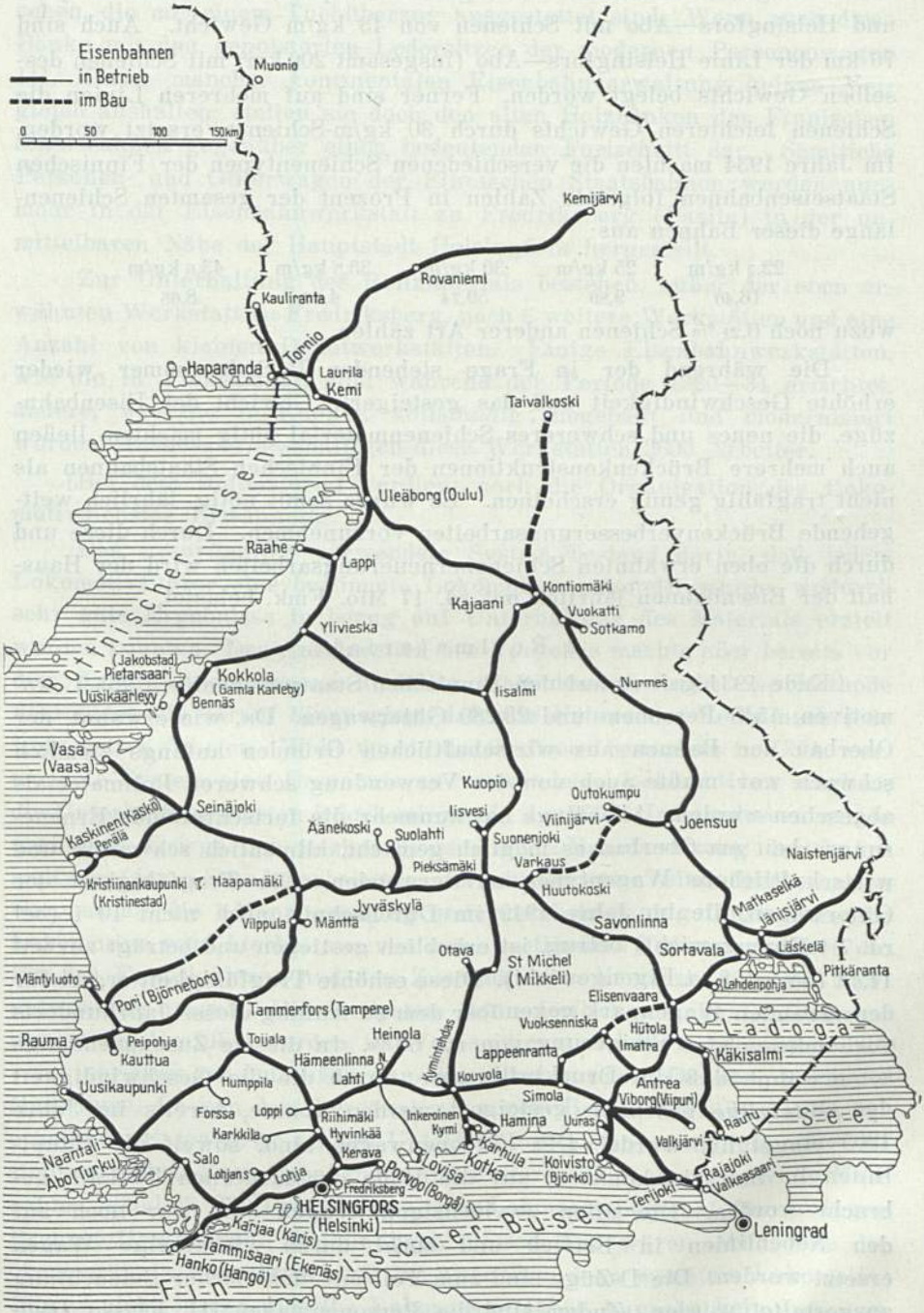
Zunächst ist allgemein zu bemerken, daß die Ausdehnung des Schienennetzes trotz einer fortgesetzten Entwicklung während der in Frage stehenden Periode, immer noch sehr dünn ist. Die Länge des Netzes, die im Jahre 1914 3683 km und im Jahre 1920 3987 km betrug, ist seitdem wohl auf 5455 km im Jahre 1934 gewachsen, was indessen nur 1,42 km pro 100 km² Bodenfläche und 1,45 km pro 1000 Einwohner bedeutet. (Die entsprechenden Zahlen für 1920 waren 1,16 und 1,18.) Es liegt auf der Hand, daß ein derartig dünn angesiedeltes Land, wie Finland, kein dichtes Eisenbahnnetz tragen könnte und auch das gegenwärtige ist zum großen Teil eher aus sozialen und politischen als aus unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnissen entstanden. Die eigentlichen Hauptlinien der Finnischen Staatsbahnen waren somit zu Beginn der hier behandelten Periode bereits ausgebaut; die darauf folgenden und künftigen Neubauten haben deswegen vornehmlich den Charakter von „Kultur"-bahnen.

Das gegenwärtige Neubauprogramm der Finnischen Staatseisenbahnen umfaßt die Fertigstellung von 4 neuen Linien (Pori —Haapamäki, Varkaus—Wiinijärvi, Wuoksenniska—Elisenvaara und Kontiomäki—Taivalkoski) von insgesamt 530 km Schienenlänge. Die

[1] Neben den Staatsbahnen, deren Liniennetz im Jahre 1934 5455 km umfaßte, bestehen einige private Linien von geringer Ausdehnung, 256 km im Jahre 1934, die in diesem Zusammenhange unbeachtet bleiben können.

hierfür erforderlichen Kosten sind auf 611,7 Mio. Fmk. veranschlagt worden. Die von dem Reichstag für diese Bauten zur Verfügung gestellten Mittel beliefen sich bis Ende des Jahres 1935 auf 234,2 Mio. Fmk. Da im Durchschnitt 65 Mio. Fmk. jährlich für Eisenbahnneubauten bewilligt werden, dürfte die Durchführung des gegenwärtigen Bauprogramms, das immer noch rd. 400 Mio. Fmk. erfordert, etwa 6 Jahre in Anspruch nehmen. Wie der weitere Ausbau des Schienennetzes fortschreiten bzw. in Angriff genommen wird, ist eine völlig offene Frage. Das Erscheinen und die Verbreitung des Kraftwagens als wirtschaftliches Transportmittel für Personen und Güter hat auch in Finland die Voraussetzungen für die Eisenbahnneubauten von Grund aus verändert. Inwieweit Eisenbahnneubauten, über das bestehende Bauprogramm hinaus, in absehbarer Zeit überhaupt vorgenommen werden können, ist, wie gesagt, noch nicht abzusehen; in jedem Falle darf aber als wahrscheinlich angenommen werden, daß die Eisenbahnneubauten in Finland künftig in wesentlich langsamerem Tempo als bisher ausgeführt werden. Dies erscheint um so mehr wahrscheinlich, als die großen Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten, die die Finnischen Staatseisenbahnen dringend nötig haben, jährlich sehr bedeutende Mittel erfordern. In diesem Zusammenhange stoßen wir auf die für die Finnischen Staatseisenbahnen ganz besonders aktuelle Frage vom Oberbau der Bahnen.

Da größte Sparsamkeit beim Ausbau des Schienennetzes wegen Mangels an den nötigen Mitteln unbedingt geboten erschien, wurden eine Zeitlang dabei Methoden verwendet, denen nur eine vermeintliche Wirtschaftlichkeit zukommt. Deutlich tritt dies bei der Frage des gewählten Schienentyps hervor. Zwar wurden noch die ersten Linien mit Schienen von einem Gewicht von 30 kg gebaut, bald ging man jedoch aus Sparsamkeitsgründen auf die 22,3 kg/m-Schiene über, mit denen bereits die Anfang 1880 in Angriff genommene Wasabahn versehen wurde. Später sind noch andere Schienentypen verwendet worden, so daß die Finnischen Staatseisenbahnen zur Zeit mit Schienen von folgendem Gewicht ausgestattet sind: 22,3, 25,3, 33,5, 43,6 kg/m. Bald zeigte sich, daß die Schienen von weniger als 30 kg/m Gewicht für den vorhandenen Verkehr viel zu schwach waren, und für die Neubauten wird seit dem Jahre 1910 ausschließlich die 30 kg/m-Schiene verwendet. Da sich aber zeigte, daß sogar diese Schiene für den starken Verkehr der Bahnstrecken im Süden des Landes nicht vorteilhaft war, ist bereits die schwere 43 kg/m-Schiene verwandt worden. Eine der wichtigsten Aufgaben der Verbesserungsarbeiten für den Oberbau ist in der Periode 1920—34 infolgedessen die Erneuerung und Verbesserung des Schienenmaterials gewesen. Das Ergebnis dieser Arbeiten ist in erster Linie die


Eisenbahnen
in Betrieb
im Bau
0 50 100 150km
Muonio
Kemijärvi
Rovaniemi
Kauliranta
Tornio
Haparanda
Laurila
Kemi
Taivalkoski
Uleåborg (Oulu)
Raahe
Lappi
Kajaani
Kontiomäki
Vuokatti
Sotkamo
Ylivieska
Nurmes
Iisalmi
Botnischer Busen
(Jakobstad)
Pietarsaari
Uusikaarlepyy
Kokkola
(Gamla Karleby)
Bennäs
Vasa
(Vaasa)
Kaskinen (Kaskö)
Pengla
Seinäjoki
Kristiinankaupunki
(Kristinestad)
Haapamäki
Äänekoski
Suolahti
Pieksämäki
Kuopio
Iisvesi
Suonenjoki
Varkaus
Outokumpu
Viinijärvi
Joensuu
Naistenjärvi
Huutokoski
Jyväskylä
Vilppula
Mänttä
Savonlinna
Matkaselkä
Jänisjärvi
Sortavala
Läskelä
Pitkäranta
Otava
St Michel
(Mikkeli)
Lahdenpohja
Mäntyluoto
Pori (Björneborg)
Tammerfors (Tampere)
Elisenvaara
Vuoksenniska
Hütola
Imatra
Käkisalmi
Rauma
Peipohja
Kauttua
Toijala
Heinola
Kymintehdas
Lappeenranta
Ladoga
Hämeenlinna
Lahti
Kouvola
Simola
Antrea
Viborg (Viipuri)
Uusikaupunki
Humppila
Forssa
Loppi
Riihimäki
Inkeroinen
Kymi
Hamina
Uuras
Rautu
Valkjärvi
Karkkila
Hyvinkää
Kerava
Kotka
Koivisto
(Björkö)
Rajajoki
Valkeasaari
Naantali
Åbo (Turku)
Salo
Lohjansalmi
Lohja
Fredriksberg
Porvoo (Borgå)
Lovisa
Terijoki
HELSINGFORS
(Helsinki)
Karjaa (Karis)
Tammisaari (Ekenäs)
Hanko (Hangö)
Finnischer Busen
Leningrad

Ausrüstung der Bahnteile Helsingfors—Tampere, Riihimäki—Viipuri und Helsingfors—Åbo mit Schienen von 43 kg/m Gewicht. Auch sind 70 km der Linie Helsingfors—Åbo (insgesamt 200 km) mit Schienen desselben Gewichts belegt worden. Ferner sind auf mehreren Linien die Schienen leichteren Gewichts durch 30 kg/m-Schienen ersetzt worden. Im Jahre 1934 machten die verschiedenen Schienentypen der Finnischen Staatseisenbahnen folgende Zahlen in Prozent der gesamten Schienenlänge dieser Bahnen aus:

22,3 kg/m	25 kg/m	30 kg/m	33,5 kg/m	43,6 kg/m
16,40	9,89	59,74	4,86	8,65

wozu noch 0,21 % Schienen anderer Art zählen.

Die während der in Frage stehenden Periode immer wieder erhöhte Geschwindigkeit und das gesteigerte Gewicht der Eisenbahnzüge, die neues und schwereres Schienenmaterial nötig machten, ließen auch mehrere Brückenkonstruktionen der Finnischen Staatsbahnen als nicht tragfähig genug erscheinen. Es wurde somit nötig, jährlich weitgehende Brückenverbesserungsarbeiten vorzunehmen. Durch diese und durch die oben erwähnten Schienenerneuerungsarbeiten wird der Haushalt der Eisenbahnen jährlich mit rd. 17 Mio. Fmk. belastet.

2. Rollmaterial.

Ende 1934 gab es auf den Finnischen Staatseisenbahnen 755 Lokomotiven, 1549 Personen- und 23 280 Güterwagen. Da, wie erwähnt, der Oberbau der Bahnen aus wirtschaftlichen Gründen anfangs ziemlich schwach war, mußte auch von der Verwendung schweren Rollmaterials abgesehen werden. Allerdings hat nunmehr die fortschreitende Erneuerungsarbeit am Oberbau es möglich gemacht, allmählich schwerere und wirtschaftlichere Wagentypen zu verwenden. Die Tragfähigkeit der Güterwagen, die im Jahre 1919 im Durchschnitt noch nicht 10 t (bei rd. 7 t Eigengewicht) betrug, ist erheblich gestiegen und beträgt zurzeit 14,6 t (bei rd. 8,5 t Eigengewicht). Diese erhöhte Tragfähigkeit ergibt für den gesamten Wagenpark gegenüber dem zu Anfang dieses Jahrhunderts vorhandenen eine Steigerung von rd. 60 %. In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die Druckluftbremse, durch die die Geschwindigkeit der Güterzüge erheblich gesteigert werden konnte, bereits im Jahre 1905 eingeführt wurde. Die Personenwagen sind, soweit die Hauptlinien in Betracht kommen, auf die Höhe der modernen Technik gebracht worden. Die alten zweiachsigen Wagen sind nur noch auf den Nebenlinien in Betrieb und sonst durch vierachsige Wagen ersetzt worden. Die D-Züge sind zum Teil mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet worden. Zudem sind die Personenwagen III. Klasse, inso-

weit die D-Züge der Hauptlinien in Frage kommen, mit Sitzbänken versehen, die mit einem Tuchüberzug ausgestattet sind. Wenn auch diese Bänke mit den gepolsterten Ledersitzen der modernen Personenwagen III. Klasse mancher kontinentalen Eisenbahnverwaltung keinen Vergleich aushalten, stellen sie doch den alten Holzbänken der Finnischen Staatsbahnen gegenüber einen bedeutenden Fortschritt dar. Sämtliche Personen- und Güterwagen der Finnischen Staatsbahnen werden nunmehr in der Eisenbahnwerkstatt zu Fredriksberg (Pasila) in der unmittelbaren Nähe der Hauptstadt Helsingfors hergestellt.

Zur Unterhaltung des Rollmaterials bestehen, außer der oben erwähnten Werkstatt zu Fredriksberg, noch 6 weitere Werkstätten und eine Anzahl von kleinen Depotwerkstätten. Einige Eisenbahnwerkstätten, wie die in Pieksämäki, sind während der Periode 1920—34 errichtet, andere, wie die in Kuopio, vollständig umgebaut und modernisiert worden. Insgesamt beschäftigen diese Werkstätten 2600 Arbeiter.

Bei dem Rollmaterial verdient noch die Organisation des Lokomotivdienstes Erwähnung.

Das ursprünglich verwendete System bestand darin, daß jedem Lokomotivführer eine bestimmte Lokomotive zugeteilt wurde, wodurch sehr gute Ergebnisse in bezug auf Unterhaltung des Materials erzielt werden konnten. Das Anschwellen des Verkehrs machte aber bereits vor dem Kriege dieses System hinfällig, statt dessen wurde eine Methode verwendet, die darauf hinausging, daß alle Führer der Reihe nach jede Lokomotive führten. Wohl wurde durch dieses besonders in USA. verwendete System eine Ersparnis an verwendeten Lokomotiven möglich, die Unterhaltungskosten jedoch stiegen in die Höhe. Infolgedessen wurde nach dem Kriege das jetzige System mit 2-Mannbesatzung der Lokomotiven (der 8-Stundenarbeitstag, der mittlerweile eingeführt worden war, machte die 1-Mannbesatzung undurchführbar) eingeführt. Dieselbe Lokomotive wird hierbei nur von zwei bestimmten Führern geführt, die für das Funktionieren und den Zustand ihrer Maschine die volle Verantwortung tragen. Dieses System kann freilich nur im Liniendienst restlos durchgeführt werden, im Wechseldienst und bei Sonderzügen muß von einer strengen Durchführung abgesehen werden. Die eben erwähnte Maßnahme, die von dem Personal mit regem Beifall begrüßt wurde, hat erhebliche Ersparnisse an den Unterhaltungskosten ermöglicht. Hiermit steht im nahen Zusammenhange eine weitere sehr bedeutungsvolle Maßnahme, nämlich die Prämiierung von Lokomotivpersonal für geringen Brennstoffverbrauch. Belohnungen dieser Art wären aber ohne die obenerwähnte Maßnahme hinfällig geworden, denn wenn ein Lokomotivführer nicht immer dieselbe Lokomotive fährt, kann er kein Interesse

für wirtschaftliches Fahren aufbringen, da ja ein anderer die Früchte seiner Sorgfalt ernten würde. Die Ersparnisse, die an Betriebskosten erzielt worden sind, sind keineswegs unbedeutend, was aus folgenden Zahlen hervorgeht: Bevor die oben erwähnten Prämien eingeführt wurden, stieg der Brennstoffverbrauch für 1000 Wagenachskilometer im Durchschnitt auf 2,5 m³ Brennholz. Diese Zahl ist aber nach Einführung der Prämien dauernd gesunken und erreichte im Jahre 1934 nur 1,74 m³. Da die Zahl der Wagenachskilometer dieses Jahres 948 204 000 betrug, entstand eine Ersparnis von 720 600 m³ Brennholz. Dies entspricht, bei der jetzigen Preislage für Brennholz (rd. 50 Fmk. pro m³), einer Summe von 36 Mio. Fmk. Die durch die Prämiierung verursachten jährlichen Ausgaben belaufen sich dagegen nur auf 760 000 Fmk. Allerdings ist hierbei zu bemerken, daß die großen Ersparnisse, die im Brennstoffverbrauch in der Periode 1920—34 gegenüber den ersten Nachkriegsjahren entstanden sind, nicht der Prämiierung allein gutgeschrieben werden können. In den ersten Nachkriegsjahren war die Unterhaltung der schwer abgewirtschafteten Lokomotiven noch ziemlich mangelhaft, was naturgemäß einen größeren Brennstoffverbrauch zur Folge hatte. Die Handhabung des Brennholzes ist überdies noch im Laufe der Jahre verbessert worden, insbesondere durch Trockenlegung der Vorratsplätze und Verwendung von rationelleren Methoden bei Anhäufung des Brennholzes, alles Umstände, die die Qualität des Brennholzes gehoben haben. Trotzdem ist die Prämiierung der Lokomotivführer und Heizer dennoch der Hauptgrund für die erzielten Ersparnisse.

3. Die Brennstoffrage.

In einer eigenartigen, um nicht zu sagen einzigartigen, Lage befinden sich die Finnischen Staatsbahnen in der Brennstoffrage, und zwar wegen der überwiegenden Verwendung von Holz bei der Lokomotivheizung. Nur rund ein Fünftel des Brennstoffes sind Steinkohlen. Dies ist durch besondere Umstände bedingt. Es bestand nämlich während des Krieges keine Gelegenheit, Steinkohlen aus anderen Ländern als Rußland zu beziehen und diese Zufuhr zeigte sich als durchaus ungenügend, um den bestehenden Eisenbahnverkehr aufrechterhalten zu können. Die Eisenbahnverwaltung wurde infolgedessen gezwungen, sich an einheimische Brennstoffe, d. h. Holz, zu halten und für diese Holzversorgung der Eisenbahnen wurde eine verzweigte, weit ausgedehnte Organisation geschaffen. Der Grund zu dieser Organisation wurde bereits in den Jahren zwischen Kriegsende und 1920 durch große Ankäufe von Wäldern (zunächst in der Nähe der Eisenbahnlinien und großen Binnenseesysteme, bald aber nur in dem letztgenannten Falle), von Schleppern und

Prahmen sowie durch Errichten von nötigen Reparaturwerkstätten gelegt; es wurden bedeutende Summen aufgewendet, nach offiziellen Angaben allein im Jahre 1917 21,2 Mio. Fmk., was dem heutigen Geldwerte nach 113,8 Mio. Fmk. entspricht. Es zeigte sich aber bald, daß die bestehende Knappheit an ausländischer Valuta auch nach dem Friedensschluß in Dorpat den Einkauf von Steinkohlen verhinderte und hieraus folgte die Notwendigkeit, das bestehende System der Brennstoffversorgung aufrechtzuerhalten. Da die Flottille von Binnenseeschiffen der Eisenbahnverwaltung ermöglicht, mit den Holzlieferanten in unmittelbaren Beziehungen zu stehen, wird das Beschaffungssystem in diesem Punkte aufrechterhalten werden. Dagegen wird die Abholzung in eigener Regie, die ab 1926 stetig abgenommen hat, nur im geringen Umfange (hauptsächlich um den besseren Arbeitskräften Arbeitsgelegenheiten für das ganze Jahr bieten zu können) fortgesetzt werden. Die folgenden Zahlen geben ein Bild über die Entwicklung der Brennholzversorgung der Eisenbahnen. Folgende Mengen wurden im Jahre 1925, wo der Eigenbetrieb seinen größten Umfang erreichte, und im Jahre 1933, das für die gegenwärtigen Verhältnisse bezeichnend ist, durch die Brennholzversorgung bezogen:

	1925	1933
Durch eigene Abholzung	656 333 m³	142 483 m³
„ die Forstverwaltung . . .	103 687 „	58 587 „
„ Privatunternehmer . . .	146 787 „	248 310 „

Die in dem Holzversorgungsbetriebe tätige Flottille ist auf 9 Schlepper, 74 Prahmen und 11 weitere Fahrzeuge gebracht worden.

Hieraus ergibt sich die Tatsache, daß die Holzheizung nicht bei den Finnischen Staatseisenbahnen ihren unmittelbaren wirtschaftlichen Ursprung hat, vielmehr als eine Folge der handelspolitischen Verhältnisse der betreffenden Zeitperiode anzusehen ist. Diese Tatsache wird um so deutlicher, wenn wir den finanziellen Folgen der Holzheizung nachgehen. Bei den gegenwärtigen Preisen ist zu bemerken, daß, während die Steinkohlen 220 Fmk. pro Tonne (auf dem Tender) kosten, die entsprechende Menge Brennholz (5 m³) 250 Fmk. kostet, also rd. 12 % mehr. Bei einer jährlichen Ausgabe für Brennstoff von 90 Mio. Fmk. steigen die jährlichen Mehrkosten der Holzfeuerung zur Zeit (früher ist dieses Verhältnis bei niedrigeren Kohlenpreisen noch ungünstiger gewesen) auf 12—13 Mio. Fmk. im Jahr. Dabei sind die Nebenkosten, die durch die geringere Fahrgeschwindigkeit (es bestehen Schwierigkeiten, bei Holzfeuerung den nötigen Dampfdruck bei schweren Zügen zu erreichen) entstehen, unberücksichtigt geblieben. Aus verschiedenen Gründen, die teils agrarpolitischer Natur sind, teils mit der Landesverteidigung zu tun haben (Unabhängigkeit von dem Auslands-

import) und schließlich auch durch die bestehende Organisation der Brennstoffversorgung selbst bedingt sind, wird die jetzige Politik voraussichtlich beibehalten werden.

Es soll hier auf die weitere Betätigung der Finnischen Staatseisenbahnen in der Holzindustrie, wie sie sich im Laufe der Jahre entwickelt hat, nicht weiter eingegangen werden. Es sei nur bemerkt, daß rd. 4000 Standards Holz jährlich durch die Sägewerke der Eisenbahnen versägt werden (hauptsächlich für den Wagenbau). Außerdem leisten die Eisenbahnen umfassende Arbeiten zur Imprägnierung der Schwellen.

4. Der Verkehr.

Für die Entwicklung des Verkehrs auf den Finnischen Staatsbahnen sind die dünne Besiedlung des Landes, die überwiegende Bedeutung der Holzindustrie (unter den Exportindustrien) und die klimatologischen Verhältnisse bestimmend gewesen. Die größte Verkehrsstärke fällt in die Zeit März—August. Im übrigen sei bemerkt, daß Finland zu den Ländern gehört, wo der Personenverkehr für die Finanzen der Eisenbahnen eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr machten im Jahre 1930 noch 33,3 % der gesamten Eisenbahneinnahmen gegenüber 63,7 % aus dem Güterverkehr aus, im Jahre 1933 hatten sich die Zahlen aber bereits auf 26,7 bzw. 68,3 % zugunsten der Güterverkehrseinnahmen verschoben.

a) Der Personenverkehr.

Die allgemeine Entwicklung des Personenverkehrs (Anzahl der Reisen, Personenkilometer und durchschnittliche Reiselänge) gehen aus der folgenden Tabelle hervor:

Jahr	Anzahl Reisen (gewöhnl. Fahrk.)	Durchschnittliche Reiselänge km	Pkm (1000)
1914	19 286 782	37,7	734 649
1920	17 241 487	44,2	775 488
1921	18 020 643	37,1	682 547
1922	21 196 640	42,0	911 204
1923	24 423 990	40,0	1 024 120
1924	28 401 300	36,9	1 062 389
1925	21 635 386	41,1	908 471
1926	21 966 556	41,8	939 979
1927	22 315 857	43,0	982 678
1928	23 460 910	45,2	1 084 683
1929	23 179 533	46,1	1 093 861
1930	21 523 936	47,0	1 035 028
1931	19 633 476	44,9	907 405
1932	18 657 311	43,2	829 858
1933	17 548 240	45,1	817 174
1934	18 689 745	46,2	890 140

Diese Zahlen zeigen, daß die Zahl der Reisen sich von 1920 bis 1924, wo der absolute Höhepunkt erreicht wurde, immer steigerten. Die Zahl aus 1914 wurde bereits im Jahre 1922 übertroffen. Von 1924 auf 1925 ist ein jäher Sturz zu verzeichnen, dann aber steigt die Zahl der Reisen wieder konstant bis 1928, um im Jahre 1929 einen leichten Rückgang zu erfahren. Es sind hier schon die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise merkbar geworden, die zurückweichende Tendenz ist erst mit dem Jahre 1934 zu einem Stillstand gekommen. Die Zahl der Personenkilometer hat sich dabei abweichend entwickelt. Die Höchstziffer wurde nicht im Jahre 1924, sondern im Jahre 1929 durch die Steigerung der durchschnittlichen Länge der Reisen erreicht. Die letzte durch die Wirtschaftskrise herbeigeführte Veränderung ist erst im Jahre 1930 bemerkbar geworden. Die Anzahl Personenkilometer ist dann ebenfalls von 1933 auf 1934 gestiegen. Auffallend ist die Kürze der durchschnittlichen Beförderungsstrecke, die sogar unter den entsprechenden Zahlen in Schweden liegt (im Jahre 1932 43,2 bzw. 46,5 km). Dies hängt mit der Verteilung der Reisenden auf die verschiedenen Wagenklassen zusammen. Den weit größten Prozentsatz zeigt die III. Klasse; bereits im Jahre 1929, zu Beginn der Weltwirtschaftskrise, verteilten sich die Reisenden wie folgt: I. Klasse 0,02 %, II. Klasse 7,36 %, III. Klasse 92,12 %. Die Abwanderung auf die III. Klasse hat dann in der Zeit des Rückgangs noch zugenommen, die entsprechenden Zahlen für 1932 sind die folgenden: 0,02, 5,07 und 94,91 %. Im Jahre 1934 waren die Zahlen: 0,02, 4,37 und 95,61 %. Die durchschnittliche Reiselänge der höheren Klassen übertrifft die der III. Klasse um ein Vielfaches (für das Jahr 1934: 285,5, 125,1 und 45,1 km; für die Arbeiterkarten aber nur 13—14 km), aber das Überwiegen der Zahl der Reisen III. Klasse beeinflußt sehr stark die Durchschnittszahl. So machten die Reisen bis auf 30 km im Jahre 1931 70,2 % der gesamten Reisen aus und die Reisen über 100 km nur 11 %. Die obenerwähnte Abwanderung von den höheren auf die III. Klasse ist aber erst mit dem Jahre 1929 aufgetreten. Im Jahre 1928 vermehrten sich noch die Reisen in sämtlichen Klassen. Von 1929 an aber ist nicht nur eine deutliche Abwanderung festzustellen, sondern auch eine beträchtliche Zunahme der Reisen zu herabgesetzten Preisen. Es wurde dann bei der fortschreitenden Wirtschaftskrise auch nötig, weitere Ermäßigungen einzuführen, um den abnehmenden Personenverkehr zu beleben; es wurden verschiedene Ermäßigungen bei Rückfahrten genehmigt, zuerst auf Strecken bis auf 30 km, alsdann aber (von 1931 ab) bis auf 80 km. Arbeiterkarten mit 50 % Ermäßigung und Gültigkeit für Fahrten bis auf 29 km wurden im Jahre 1930 eingeführt.

Abonnementskarten, die für 6 Reisen eine Ermäßigung von 30 % gewähren, wurden im Jahre 1931 eingerichtet, sowie später verbilligte Fahrten, die sog. „Ringreisen", die es besonders auf den Touristenverkehr absehen. Alle diese Maßnahmen haben wohl dazu beigetragen, die Verkehrsschrumpfung aufzuhalten, haben jedoch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Eisenbahnfinanzen auch nicht annähernd neutralisieren können.

b) Der Güterverkehr.

Die allgemeine Entwicklung des Güterverkehrs in beförderten Tonnen (durchschnittliche Beförderungsstrecke und Tonnenkilometer) ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Beförderte Mengen (in 1000 t)		Durchschnittliche Entfernung	Tkm (in 1000)	
1914	4 419		155	684 761	
1920	5 405		172	931 679	
1921	5 163	— 4,5 %	162	834 740	— 10,4 %
1922	6 884	+ 33,3 %	165	1 135 283	+ 36,0 %
1923	8 276	+ 20,2 %	163	1 350 592	+ 19,0 %
1924	8 171	— 1,3 %	163	1 336 897	— 1,0 %
1925	8 905	+ 9,0 %	162	1 442 164	+ 7,9 %
1926	10 068	+ 13,1 %	162	1 629 798	+ 13,0 %
1927	11 143	+ 10,7 %	159	1 768 546	+ 8,5 %
1928	11 479	+ 3,0 %	160	1 837 309	+ 3,9 %
1929	10 707	— 6,7 %	169	1 804 348	— 1,8 %
1930	9 574	— 10,6 %	166	1 592 372	— 11,8 %
1931	8 522	— 11,0 %	169	1 444 114	— 9,3 %
1932	8 761	+ 2,8 %	169	1 481 051	+ 2,6 %
1933	10 491	+ 19,7 %	160	1 674 057	+ 13,0 %
1934	12 550	+ 19,6 %	157	1 996 300	+ 17,5 %

Für diese Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs ist charakteristisch, daß sie eine von 1920 bis 1928 stetig steigende Kurve (von den leichten Rückgang von 1923 auf 1924 abgesehen) aufzuweisen hat, und zwar sowohl in bezug auf die beförderte Menge wie auf die Anzahl Tonnenkilometer. Mit dem Jahre 1929 setzte eine weichende Tendenz ein, die aber nur bis zu dem Jahre 1933 dauerte; die Auswirkungen der Wirtschaftskrise sind also hier verhältnismäßig früher als im Personenverkehr überwunden worden. Ein gewisser Einfluß des Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel, der sich allerdings im Eisenbahnpersonenverkehr mehr fühlbar macht, ist auch hier zu spüren. Die obigen Zahlen zeigen eine deutliche Kriseneinwirkung auf den Güterverkehr der finnischen Eisenbahnen. Es bestehen aber daneben Faktoren, die bei der Verkehrsschrumpfung mitbeteiligt gewesen sind, und zwar in erster Linie der kommerzielle Wettbewerb, der auf dem Gebiete der Holzindustrie eingetreten ist. Als Haupttransportgut der finnischen Eisenbahnen sind

nämlich entschieden die Holzprodukte anzusehen. In den Jahren 1921—30 wurden im Durchschnitt 4 912 000 Tonnen Holzprodukte jährlich befördert, d. h. 54,3 % der gesamten auf den finnischen Bahnen beförderten Gütermengen. In den Nachkriegsjahren machte sich bis 1928—29 das vollständige Ausfallen des russischen Wettbewerbs auf dem Holzmarkte für die Gütertransporte der finnischen Eisenbahnen vorteilhaft fühlbar. Als aber nach den ebengenannten Jahren die russische Holzindustrie erneut in die Lage versetzt wurde, an diesem Wettbewerb teilzunehmen, und die Produktion auch bald den Vorkriegsumfang nicht nur erreichte, sondern auch noch übertraf, hat der erneute Wettbewerb weitgehende Folgen auch für den Umfang der Gütertransporte auf den finnischen Eisenbahnen gezeitigt. So wurden nunmehr im Jahre 1931 nur 4 003 030 Tonnen Holzprodukte auf den finnischen Bahnen befördert. Daß wir es hier nicht nur mit einem Einfluß der Wirtschaftskrise zu tun haben, zeigt u. a. der Umstand, daß der Prozentsatz der Holzprodukte an den insgesamt verfrachteten Gütermengen von 54,3 % (vgl. oben) auf rd. 47,0 % im Jahre 1931 und 46 % im Jahre 1932 gefallen ist. Es sei aber auch hervorgehoben, daß die Papierindustrie ihren Anteil an dem gesamten Güterversand in diesen Jahren vermehrt hat. Im Jahre 1931 betrug er 14,1 %, im Jahre 1932 16 %, im Jahre 1934 aber wieder 14,01 %. Die gegenwärtigen Verhältnisse in der Verteilung der Transportgüter in Gütergattungen beleuchten folgende Zahlen:

	Tonnen	%
Holzprodukte	6 595 969	52,54
Sonstige Industrie	4 244 317	33,81
Lebensmittel	261 218	2,08
Sonstige Transporte	162 438	1,30

Aus den obigen Zahlen geht mit aller Deutlichkeit die Tatsache hervor, daß der Güterverkehr der finnischen Eisenbahnen ganz überwiegend durch Transporte von Massengütern beherrscht ist. Die Hauptindustrie des Landes, die Holzindustrie, stellt rd. 50 % der Transporte. Zusammen machen die Industrieprodukte rd. 80 % der Transportgüter der Eisenbahnen aus, die Lebensmittel dagegen nur rd. 10 % in diesem ausgeprägten Agrarlande. Aus diesen Umständen folgt auch die Tatsache, daß der Güterverkehr der finnischen Eisenbahnen zu 90 % Wagenladungsverkehr ist. Daß der Stückgutverkehr dennoch, finanziell genommen, eine im Verhältnis zu den transportierten Mengen größere Bedeutung besitzt, hat in dem bestehenden Tarifsystem seinen Grund; das Wertprinzip hat das Selbstkostenprinzip völlig in den Hintergrund gedrängt. Hierdurch kommt es, daß nur 75,21 % der Eisenbahneinnahmen im Güterverkehr dem Wagenladungsverkehr entstammen, 24,79 % aber

dem Stückgutverkehr. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke hat sich im Laufe der Jahre zwischen 155 und 172 km bewegt. Große Veränderungen sind nicht eingetreten. Die durchschnittliche Länge wird naturgemäß hauptsächlich durch die Schwankungen der Beförderungsentfernungen bei Holzprodukten bestimmt und diese haben sich im großen und ganzen bei 150 bis 160 km gehalten. Für Güter aus der Papierindustrie liegen im allgemeinen die Zahlen um 200 km. Unter Gütergattungen, die von größerem Interesse sind, hat ein typisches Massengut wie Kies die verhältnismäßig geringste durchschnittliche Transportentfernung von rd. 30 km aufzuweisen. Auch Milch bleibt mit rd. 54 bis 56 km weit unter dem Gesamtdurchschnitt, während die Buttertransporte im Durchschnitt auf Entfernungen von rd. 200 km befördert werden. Über den Güterverkehr der finnischen Staatseisenbahnen ist allgemein noch zu sagen, daß er sich, wie der Personenverkehr, auf die Zeit März bis August konzentriert.

Zusammenfassend kann über die Entwicklung des Verkehrs auf den Finnischen Staatsbahnen gesagt werden, daß sie bis zur Weltwirtschaftskrise (1929) eine steigende Tendenz aufzuweisen hatten; die Krise brachte in den Jahren 1930—32 eine bedeutende Verkehrsschrumpfung mit sich, das Jahr 1933 zeigte aber wieder eine ansteigende Kurve. Die schlimmsten Auswirkungen der Krise scheinen jetzt überwunden zu sein; im Personenverkehr ist jedoch der Verkehrsumfang des Jahres 1931 weder bei der Anzahl Reisen noch bei den Personenkilometern, geschweige denn die Zahlen von 1928 und 1929 erreicht worden; im Güterverkehr ist dagegen die Position von 1928—29 nicht nur erreicht, sondern erheblich übertroffen worden. Die Auswirkungen der Krise und des russischen „dumpings" auf dem Holzmarkte scheinen völlig überwunden zu sein. Für die künftige Entwicklung wird in erster Linie die allgemeine wirtschaftliche Lage, insbesondere auf dem Holzmarkte, bestimmend sein. Eine starke Belebung des Personenverkehrs ist nicht zu erwarten, wenn auch die jetzige vorteilhafte Entwicklung wohl andauern wird; die neuen Bahnen werden zum großen Teil wohl ziemlich verkehrsschwach bleiben[1] und der Motorverkehr privater und öffentlicher Natur wird voraussichtlich einen Teil des alten sowie des neuen Verkehrs übernehmen. Im großen und ganzen kann aber behauptet werden, daß die Entwicklung der Finnischen Staatsbahnen einen günstigeren Verlauf als die der meisten europäischen Bahnen gehabt hat und vielleicht noch haben wird.

[1] Von Ausnahmen freilich abgesehen; die Bahn Elisenvaara—Tainiokoski wird einen großen Verkehr von Karelen nach den Fabriken im Wuoksental zu vermitteln haben.

III. Finanzen.

Unsere erste Tabelle zeigt die Entwicklung der Eisenbahneinnahmen und der Betriebsausgaben insgesamt sowie diejenige des Kapitalwertes (am Jahresende), der Betriebszahl und des Betriebsüberschusses, letztere in Prozent des durchschnittlichen Kapitalwertes. Die zweite Tabelle zeigt die Verteilung der Eisenbahneinnahmen auf Personen- und Güterverkehr. Hierbei sind die Einnahmen, die nicht aus diesen beiden Quellen stammen, unberücksichtigt geblieben (hierzu gehören u. a. die Leistungen der Postverwaltung); diese Einnahmen machten im Jahre 1934 5,92 % der gesamten Eisenbahneinnahmen aus. Die Zahlen der Jahre 1920—23 sind aus den Tabellen weggelassen, weil sie wegen Veränderungen des Geldwertes mit den übrigen Zahlen nicht vergleichbar sind. Im Jahre 1924 ist aber eine den veränderten Verhältnissen auf dem Geldmarkt entsprechende Umwertung des in den Eisenbahnen investierten Kapitales vorgenommen worden.

Jahr	Einnahmen in Mio. Fmk.	%	Betriebsausgaben in Mio. Fmk.	%	Kapitalwert in Mio. Fmk.	Betriebszahl %	Betriebsübersch. %
1924	641,56	+ 1,6	570,18	+ 12,7	4 912	88,87	1,5
1925	726,23	+ 13,2	579,77	+ 1,7	5 187	79,83	2,9
1926	786,52	+ 8,3	656,65	+ 13,3	5 310	83,49	2,5
1927	836,18	+ 6,3	684,54	+ 4,3	5 460	81,87	2,8
1928	891,87	+ 6,7	713,01	+ 4,1	5 720	79,95	3,2
1929	879,25	— 1,4	747,54	+ 4,8	5 898	85,02	2,3
1930	789,75	— 10,2	724,93	— 3,0	6 104	91,79	1,1
1931	693,45	— 12,2	668,98	— 7,7	6 157	96,47	0,4
1932	677,08	— 2,4	682,11	+ 2,0	6 240	100,74	— 0,1
1933	725,82	+ 7,2	655,03	— 4,0	6 341	90,25	1,1
1934[1]	829,50	+ 14,3	673,85	+ 2,9	5 837	81,24	2,7

Einnahmen in Mio. Fmk.

Jahr	Personen- und Reisegepäckverkehr	%	Güterverkehr	%
1924	218 577	34,1	396 309	61,8
1925	238 417	32,8	469 618	64,7
1926	244 905	31,1	519 326	66,0
1927	257 219	30,8	557 285	66,6
1928	283 674	31,8	584 863	65,6
1929	285 751	32,5	570 251	64,9
1930	263 031	33,3	503 244	63,7
1931	222 248	32,1	450 097	64,9
1932	196 438	29,0	444 056	65,6
1933	193 807	26,7	487 796	67,2
1934	213 407	25,7	568 644	68,6

[1] Im Jahre 1934 ist eine beträchtliche Verminderung des Kapitalwertes eingetreten, u. a. durch seit 1932 hinfällige Abschreibungen an rollendem Material.

Aus den Tabellen ist zu entnehmen, daß die Eisenbahneinnahmen bis zur Weltwirtschaftskrise ständig zunahmen. Dabei ist allerdings zu bemerken, daß diese Zunahme prozentual stets (mit Ausnahme von 1924—25) hinter derjenigen des Verkehrs zurückgeblieben ist, eine Folge der niedrigen Beförderungspreise. Die Ausgaben sind ebenfalls bis zum Jahre 1929 gestiegen, mit Ausnahme der Jahre 1925—26, jedoch immer weniger als die Einnahmen. Hierin unterscheidet sich die Entwicklung bei den Finnischen Staatseisenbahnen entschieden von den entsprechenden Verhältnissen in den meisten Ländern Europas sowie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Besonders in den kriegführenden Ländern ist nämlich die Tatsache festzustellen, daß der Weltkrieg das Gleichgewicht in der Betriebsführung der Eisenbahnen weitgehend zerrüttete. Dies zeigte sich zunächst in einem übermäßigen Anwachsen der Ausgaben (z. T. durch die den Eisenbahnen während des Krieges zugefügten gewaltigen Schäden an Material und Bauten bedingt), später durch ein Nachlassen der Eisenbahneinnahmen. Auch die unmittelbare Kriseneinwirkung auf die Finanzen der Finnischen Staatseisenbahnen ist in Finland weit hinter den entsprechenden Erscheinungen in den meisten übrigen Ländern der Welt zurückgeblieben. Die folgende Aufstellung zeigt für 10 Länder Europas die Verminderung in Prozent der Betriebseinnahmen während der Weltwirtschaftskrise, und zwar im Verhältnis zum Vorjahre:

	1931	1932	1933	1934
Belgien	— 12,4	— 20,7	— 5,4	— 3,8
Deutschland	— 15,8	— 23,8	— 0,7	+ 13,8
England	— 8,2	— 8,7	— 0,1	+ 3,5
Frankreich	— 9,0	— 14,7	— 5,8	— 4,8
Niederlande	— 6,4	— 17,4	— 15,9	— 12,8
Rumänien	— 16,0	— 9,8	— 3,5	+ 6,2
Schweden	— 10,1	— 8,3	— 0,1	+ 10,6
Schweiz	— 7,4	— 11,9	— 2,1	— 1,2
Tschechoslowakei	— 5,7	— 20,7	— 11,3	+ 1,5
Ungarn	— 13,8	— 13,8	+ 2,6	— 6,0

Aus diesen Zahlen wird ersichtlich, daß unter den in Betracht gezogenen Ländern im Jahre 1933 nur bei den Finnischen Staatseisenbahnen — abgesehen von einer weniger bedeutenden, vorübergehenden Verbesserung in Ungarn — eine Zunahme der Eisenbahneinnahmen zu verzeichnen war, ohne daß diese Einnahmen in den vorhergehenden Krisenjahren unverhältnismäßig tief gesunken wären. Im Jahre 1934 stiegen die Eisenbahneinnahmen in mehreren Ländern gegenüber dem Vorjahr bereits erheblich, in keinem Lande aber so kräftig wie in Finland, nämlich mit 14,3 %. Auch die Entwicklung der Betriebszahl ist in Finland ziemlich günstig gewesen, obschon die Betriebszahl

bekanntlich bei internationalen Vergleichen als Maßstab nur bedingten Wert besitzt. Nur im Jahre 1932 war die Betriebszahl der Finnischen Staatseisenbahnen über 100 und nur in der Krisenzeit lag sie über 90. Hierin stehen die finnischen Bahnen, international gesehen, sehr günstig; auch wenn wir das Jahr 1932 nehmen, behält diese Behauptung ihre Richtigkeit, wie aus folgenden Angaben hervorgeht.

Betriebszahl im Jahre 1932.

Deutschland	103,5	Österreich	108,1
England	82,7	Niederlande	84,0
Finland	100,7	Tschechoslowakei	131,9
Frankreich	103,0	USA. (I. Kl.)	79,5
Italien	97,6		

Über die Eisenbahneinnahmen im einzelnen ist noch zu sagen, daß im Personenverkehr über die Hälfte der Einnahmen, nämlich über 113 Mio. Fmk., aus den Fahrten mit gewöhnlichen Fahrkarten stammt, obgleich sie im Jahre 1934 nur 25,59 % des gesamten Verkehrs ausmachten. Dagegen sind die Fahrten mit den ermäßigten Hin- und Rückfahrkarten nur mit 43,4 Mio. Fmk. an den Gesamteinnahmen beteiligt, obschon dieser Verkehr 34,2 % des gesamten Eisenbahnpersonenverkehrs ausmacht. Es ist auch zu bemerken, daß der Personenverkehr der Finnischen Staatseisenbahnen im Verhältnis zum Güterverkehr, finanziell genommen, seit 1930 stets zurückgegangen ist. Nachdem er im Jahre 1914 noch 42 % der Eisenbahneinnahmen ausmachte und im Jahre 1930 noch rd. ein Drittel, ist sein Anteil im Jahre 1934 auf rd. ein Viertel gesunken, eine Entwicklung, die durchaus noch nicht zu einem Abschluß gekommen zu sein scheint. Zum Güterverkehr ist zu sagen, daß die Bedeutung des Wagenladungsverkehrs für das finanzielle Ergebnis der Bahnen immer gestiegen ist. Der Anteil des Wagenladungsverkehrs an den Eisenbahneinnahmen betrug noch vor 4 bis 5 Jahren rd. 68 %, derjenige des Stückgutverkehrs aber 32 %; im Jahre 1934 sind, wie oben erwähnt, die entsprechenden Zahlen bereits 75,21 und 24,79 %. Wenn es, wie aus der vorhergehenden Darstellung zu entnehmen ist, der finnischen Eisenbahnverwaltung gut gelungen ist, die Eisenbahneinnahmen auf ihrer Höhe zu erhalten, so liegt der Hauptgrund dieses guten Betriebsergebnisses auf der Ausgabenseite. Durch äußerste Sparsamkeit war es, mit Ausnahme des Jahres 1932, möglich, die Betriebsausgaben unter den Einnahmen zu halten. Es sei aber in diesem Zusammenhange hervorgehoben, daß man in Finland, wie in allen Ländern mit Staatseisenbahnsystem, von Abschreibungen und Kapitalrente in einer Höhe, die von einer Betriebsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten gefordert wird, abgesehen hat. Diese

Sparsamkeitsmaßnahmen sind besonders auf den größten Ausgabeposten der Finnischen Staatseisenbahnen, den Personaletat, konzentriert. Die folgende Aufstellung gibt ein Bild der Verteilung der wichtigsten Betriebsausgaben des Jahres 1934:

	Mio. Fmk.
Sämtliche Personalausgaben	372,5
Brennstoff	81,8
Unterhaltung des Oberbaues	52,2
„ „ rollenden Materials	72,4
Amortisation	56,1

Von den Personalausgaben wieder kommen 279,9 Mio. Fmk. auf die Löhne des fest angestellten Personals, 38,2 Mio. auf die Löhne des sonstigen Personals und 27,1 Mio. auf Pensionen. Dazu kommen noch 15,8 Mio. für Vertretungen.

Daß die Bestrebungen, den Personaletat niedrig zu halten, in hohem Grade gelungen sind, hat seinen Grund in mehreren Umständen. Erstens ist die Rationalisierung des Personalbestandes bis an die äußersten Grenzen getrieben, zweitens sind rund 20 % des Personals nicht fest angestellt, was den Eisenbahnen große Ersparnisse ermöglicht und drittens ist das außerordentlich niedrige Niveau der Beamtengehälter in Finland, das wohl in Europa seinesgleichen sucht, zu berücksichtigen. Diese Tatsachen seien noch mit einigen Ziffern beleuchtet.

Die folgende Tabelle zeigt die Schwankungen des Personalbestandes in den Jahren 1920—34, wobei die eingeklammerten Zahlen die Zahl der nicht fest Angestellten angeben. Die Tabelle zeigt ferner auch die Zahl der von den Eisenbahnen entlohnten Arbeiter.

Jahr	Angestellte		Angestellte pro km-Linie	Arbeiter
1920	14 844	(3 224)		8 800
1921	13 321	(3 299)		8 300
1922	13 451	(2 530)		8 800
1923	14 874	(4 092)	3,60	9 097
1924	15 526	(4 602)	3,48	10 726
1925	15 443	(3 945)	3,48	9 800
1926	15 014	(4 042)	3,27	10 400
1927	15 295	(3 742)	3,25	10 500
1928	15 612	(4 010)	3,22	10 300
1929	16 043	(4 319)	3,21	9 384
1930	15 667	(3 822)	3,08	10 671
1931	15 200	(3 376)	2,94	10 334
1932	14 750	(3 133)	2,84	10 595
1933	14 550	(2 985)	2,78	10 447
1934	14 902	(3 283)	2,78	10 099

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß die Eisenbahnverwaltung ihren Personalbestand, der bis 1929, wo der Höhepunkt erreicht wurde, schwankend war, von 1929 an stets vermindert hat. Dies ist bis zum Jahre 1934 auch absolut genommen der Fall gewesen, relativ genommen, d. h. im Verhältnis zur Zahl der im Verkehr befindlichen Strecken-km ist aber auch im Jahre 1934 keine Steigerung eingetreten. Dabei ist zu beachten, daß die Vermehrung des Personals 1934 um 352 Köpfe hauptsächlich das nicht festangestellte Personal betrifft, da nur 54 Personen festangestellt wurden. Durch oben angedeutete Rationalisierung des Personalbestandes sind große Ersparnisse erzielt worden; es handelt sich dabei um Maßnahmen, die von der Wirtschaftskrise aufgezwungen wurden und ausgesprochenen Ausnahmecharakter besitzen. Die Grenzen einer gesunden Betriebsführung waren ohne Zweifel ziemlich nahe gerückt und eine Vermehrung des Personals wird in der Zukunft schwer vermieden werden können. Dasselbe kann von einer Erhöhung der Gehälter gesagt werden.

Das staatliche Lohnsystem in Finland beruht auf einer Einteilung der Gehälter in 30 Klassen, entsprechend einem Grundgehalt von 100 000 bis 10 000 Fmk. Dazu kommen noch verschiedene Zuschläge für Dienstzeit, Familie usw. Überdies werden, bei einigen höheren Dienststellen wie z. B. dem Generaldirektor der Staatseisenbahnen, die Gehälter außerhalb der verschiedenen Lohnklassen durch besondere Verabredungen festgesetzt.

Stationsvorsteher, 5 Klassen, I—V	52 500 — 30 000 Fmk.
Buchhalter, 1. Klasse	33 000
„ 2. Klasse	27 000
Lokomotivführer 1. Klasse	28 000
„ 2. Klasse	25 500
Telegraphist, 1. Klasse	24 000
„ 2. Klasse	22 500
Heizer 1. Klasse	21 000
„ 2. Klasse	19 500

Wir können hier nicht auf die verschiedenen Bestimmungen über die Pensionen eingehen, sondern müssen uns mit der Feststellung begnügen, daß auch die Staatspensionen in Finland sehr niedrig sind, und die Beamten hierin schlechter stehen, als in den meisten Ländern, u. a. auch in Deutschland. Die höchste Pension, die überhaupt gewährt wird, beträgt nur 40 000 Fmk. Der Anteil der Pensionslasten in dem Haushalt der Eisenbahnen ist deshalb ziemlich bescheiden. Im Jahre 1934 betrug er 27,1 Mio. Fmk.

Um das Bild der finanziellen Entwicklung der Finnischen Staatsbahnen vollständig zu machen, bleibt noch die Einwirkung des Wettbewerbes anderer Transportmittel zu erörtern.

a) Wettbewerb.

Aus der vorhergehenden Darstellung dürfte hervorgehen, daß der Verkehr und die Finanzen der Finnischen Staatseisenbahnen einem bisweilen sehr erheblichen kommerziellen Wettbewerb, der sich besonders bei den Holzprodukten fühlbar macht, ausgesetzt ist. Weit weniger bedeutend ist, jedenfalls bis jetzt, der Wettbewerb durch andere Transportmittel gewesen.

In Finland kommen als Wettbewerber der Eisenbahn nur die Binnenschiffahrt und der Kraftwagenverkehr in Frage. Die Luftfahrt ist bis jetzt zu unentwickelt, um in dieser Hinsicht eine Rolle spielen zu können.

Was nun zunächst die Binnenschiffahrt betrifft, so ist zu bemerken, daß sie eher eine Ergänzung des Eisenbahnverkehrs, als einen Wettbewerb darstellt. Aber auch da, wo ein direkter Wettbewerb zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn besteht, sind die Gütermengen, die durch die Binnenschiffahrt von der Eisenbahn abgeleitet werden, zu unbedeutend, um die Eisenbahneinnahmen beeinflussen zu können. Da die Schiffahrt auf den Binnenseen statistisch nicht zu erfassen ist, können nur die Mengen, die auf den Kanälen in den Jahren 1930—34 verfrachtet wurden, angegeben werden.

Jahr	Güter in t
1930	3 247 585
1931	3 303 305
1932	2 431 940
1933	3 048 565
1934	3 638 788

Aus diesen Zahlen geht die relative Bedeutung der Binnenschiffahrt deutlich hervor. Die von der Eisenbahn in derselben Zeit verfrachteten Gütermengen schwankten, wie oben dargestellt wurde, zwischen 9,5 und 12,5 Mio. t, waren also rd. das Vierfache der auf den Kanälen beförderten Gütermengen. Anderseits zeigen aber die oben angeführten Zahlen, daß die Binnenschiffahrt noch mehr als die Eisenbahn von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise betroffen wurde; die Binnenschiffahrt hat sich in Finland, was bekanntlich als eine Ausnahme zu betrachten ist, mehr konjunkturempfindlich als die Eisenbahnen gezeigt. Von einer Abwanderung der Gütertransporte von der Eisenbahn auf die Binnenschiffahrt während der Krise kann also keine Rede sein. Es ist auch wenig wahrscheinlich, daß die Zukunft hierin eine Änderung bringen wird.

Bleibt also der Kraftwagenwettbewerb. In den meisten Ländern der Welt ist ja die Frage von „Eisenbahn und Kraftwagen" zu einem der dringendsten Probleme des modernen Verkehrswesens ge-

worden. Obgleich dem Wettbewerb des Kraftwagens mit den Eisenbahnen öfters eine gar zu große Bedeutung zugemessen worden ist, kann anderseits nicht verneint werden, daß den Eisenbahneinnahmen in vielen Ländern ein nicht unbedeutender Ausfall eben durch diesen Wettbewerb zugefügt worden ist. Zwar wurden nicht nur die Eisenbahnen durch die Weltwirtschaftskrise schwer getroffen, sondern, allerdings etwas später, auch der Kraftverkehr; jedoch hat die Erfahrung gezeigt, daß dieser sich von den Folgen der Krise viel schneller erholen konnte, als es den Eisenbahnen gelungen war. Die moderne Verkehrspolitik hat auch, trotz lobenswerter Bemühungen noch keine endgültige Lösung der aktuellen Transportprobleme gefunden.

Was Finland betrifft, ist aber gleich zu sagen, daß die Kraftverkehrsfrage noch lange nicht die Bedeutung wie z. B. in Deutschland besitzt und voraussichtlich auch nie besitzen wird, wenn auch dieses Problem keineswegs umgangen werden kann.

Um die Frage besser zu beleuchten, seien hier einige Zahlen über die Entwicklung des Kraftverkehrs in Finland (oder richtiger: des Kraftwagenbestandes) angeführt. Die Übersicht bezieht sich aber nur auf die Periode 1925—34, weil der Kraftwagenverkehr vor dem erstgenannten Jahre noch ganz unbedeutend war. Noch im Jahre 1922 zählte der Kraftwagenbestand nur 1754 Wagen, wovon 623 Lastkraftwagen waren. Omnibusse fehlten vollkommen, die ersten wurden erst im Jahre 1923 eingeführt. Im übrigen zeigte sich folgende Entwicklung:

Jahr	Kraftwagen insgesamt	davon		
		Personenwagen	Lastkraftwagen	Omnibusse
1925 . . .	11 921	7 641	2 945	1 335
1926 . . .	11 230	5 813	4 120	1 297
1927 . . .	24 376	16 905	6 185	1 286
1928 . . .	32 190	22 079	8 846	1 265
1929 . . .	35 030	23 592	10 343	1 095
1930 . . .	34 781	22 888	10 724	1 169
1931 . . .	33 959	22 064	10 653	1 242
1932 . . .	30 843	19 857	9 711	1 275
1933 . . .	32 619	22 736	10 551	1 333
1934 . . .	33 299	20 423	11 358	1 518

Aus den obigen Zahlen wird ersichtlich, daß der Kraftwagenbestand in Finland im Jahre 1929 einen absoluten Höchststand erreichte, daß aber die Bestände an Lastkraftwagen und Omnibussen, nachdem die Krisenperiode überwunden war, ihre Rekordzahlen erst im Jahre 1934 erreicht haben. Der Personenkraftwagenbestand schwankt in Finland wie auch in anderen Ländern am meisten unter den verschiedenen Kraftwagengruppen.

Bei Prüfung der Frage, in welchem Grade, wenn überhaupt, die außerordentlich schnelle Entwicklung des neuen Verkehrsmittels, des Kraftwagens, auf den Verkehr und die Finanzen der Eisenbahn eingewirkt hat, zeigen sich erhebliche Schwierigkeiten. In Finland, vielleicht mehr als in den meisten europäischen Ländern, fehlt brauchbares Material, nach dem die von dem Kraftverkehr ausgeführten Verkehrsleistungen berechnet werden könnten. Einige Andeutungen über die Einwirkung dieser Leistungen auf die Eisenbahnfinanzen können jedoch der in diesem Aufsatze mitgeteilten Eisenbahnstatistik entnommen werden.

Als für den Personenverkehr der Finnischen Staatseisenbahnen charakteristisch sind vorher die kurzen Beförderungsstrecken und das Überwiegen der Reisen in der 3. Klasse genannt, sowie schließlich den Umstand, daß der größte Verkehr in die Monate März bis August fällt. Bei dem Güterverkehr ist das Überwiegen des Wagenladungsverkehrs, besonders hinsichtlich der beförderten Gütermengen bemerkenswert. Ferner fällt die dominierende Stellung der Holzprodukte unter den Transportgütern auf. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke liegt um die 170 km und die Monate März bis August sind auch hier die verkehrsstärkste Zeit. Was schließlich die relative Bedeutung des Personen- und Güterverkehrs für die Finanzen der Eisenbahnen betrifft, kommen rd. 70 % der Einnahmen auf den Güter-, rd. 30 % auf den Personenverkehr.

Aus diesen Tatsachen ergeben sich gewisse Folgerungen, die die Wettbewerbsmöglichkeiten des Kraftwagens begrenzen. In erster Linie gilt dies für den Güterverkehr.

Der Lastkraftwagen hat sich in Europa im allgemeinen im Stückgutverkehr auf Entfernungen bis auf 150 km den Eisenbahnen überlegen gezeigt. In vielen Fällen ist der Kraftwagen auch auf weit größere Entfernungen ein erfolgreicher Wettbewerber und ist immer auf Strecken bis 150 km gefährlich. Für gewisse Gütergattungen, wie z. B. Umzugsgut, hat sich die Wettbewerbsfähigkeit des Lastkraftwagens als von den Entfernungen ziemlich unabhängig gezeigt. Gütergattungen, die besonders für Kraftwagentransporte geeignet sind, gehören bekanntlich meistens den Stückgüterklassen an; für ausgeprägte Massengüter ist der Kraftwagen im allgemeinen wenig geeignet, und zwar wegen der geringen Beförderungseinheit und der hohen Betriebskosten. Nur in Ländern, wo ein weit ausgebautes und gut unterhaltenes Straßennetz vorhanden ist, wird der Kraftwagen in größerem Ausmaße für Wagenladungstransporte in Anspruch genommen. In Finland besteht aber bei den großen Beförderungsstrecken, dem überwiegenden Wagen-

ladungsverkehr und den ungünstigen klimatischen Verhältnissen für den Kraftverkehr nur begrenzte Möglichkeit, mit den Eisenbahnen in Wettbewerb um die Gütertransporte zu treten.

Im Personenverkehr liegen die Verhältnisse für den Kraftverkehr etwas günstiger. Im allgemeinen wird wohl der Omnibusverkehr sich besonders in großen Städten und im Verkehr zwischen Verkehrsknotenpunkten geltend machen, aber auch in weit angelegten Ortschaften, wie sie es in Finland meistens sind. Als Wettbewerber der Eisenbahnen hat sich aber der private Personenkraftwagen am gefährlichsten gezeigt, während der Omnibus öfters im Zubringerverkehr tätig ist. Eine weit verbreitete Verwendung des privaten Personenwagens setzt jedoch einen relativ hohen Lebensstandard sowie ein vollständig ausgebautes Straßennetz und ein temperiertes Klima voraus, alles Voraussetzungen, die in Finland fehlen.

Wie bereits ausgeführt, erfuhr der Personenverkehr der Finnischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1929 bis 1933 eine Verminderung von 23,9 %, was einer Einnahmeverminderung von rd. 36 % entspricht. Nun ist aber ohne weiteres klar, daß diese Verkehrsschrumpfung keineswegs durch Abwanderung auf den Kraftverkehr verursacht sein kann. Das zeigt u. a. der Umstand, daß der Kraftwagenbestand sich in derselben Zeit um rd. 6,8 % verringerte, der Bestand an privaten Kraftwagen, der bekanntlich bei dem Wettbewerb mit der Eisenbahn eine Hauptrolle spielt, sogar um rd. 16 %. Die Zunahme der Omnibusse ist zu unbedeutend gewesen, um den Ausfall beim Eisenbahnpersonenverkehr restlos erklären zu können, besonders wenn man bedenkt, daß nur ein Teil der 1500 Wagen im Wettbewerbsverkehr mit der Eisenbahn tätig ist. Ferner ist zu bemerken, daß die durchschnittliche Reiseentfernung sich bis zu dem Jahre 1933 stets verminderte. Bei einem wirksamen Kraftwagenwettbewerb wäre ja eine entgegengesetzte Entwicklung zu erwarten, da der Kraftwagen vorzugsweise auf kurzen Entfernungen konkurriert. Dagegen ist die Verminderung der Eisenbahneinnahmen wohl eher durch die Abwanderung von der I. und II. auf die III. Klasse zu erklären. Der Personenverkehr ist in Finland überhaupt ziemlich konjunkturempfindlich; zwar fehlt ein großer Arbeiterverkehr, aber die weiten Entfernungen, die in diesem großen Lande vorhanden sind, wirken sich in der Richtung aus, daß der Fahrkartenpreis nur einen verhältnismäßig geringen Teil der Reisekosten ausmacht und diese Kosten werden sich in einer Depressionszeit bei der herrschenden Armut der Bevölkerung leicht als zu schwer zeigen. Es ist daher wahrscheinlich, daß die Verminderung des Eisenbahnper-

sonenverkehrs, die in der Zeit von 1929 bis 33 eingetreten ist, in ganz wesentlichem Grade durch die allgemeine Wirtschaftskrise verursacht wurde.

Der Eisenbahngüterverkehr in Finland erlitt in den Jahren 1929 bis 1933 einen Ausfall, der rd. 19 % der beförderten Mengen und rd. 22 % der Einnahmen betrug. Während der Jahre 1930 bis 1932 verminderte sich aber auch der Lastkraftwagenbestand um rd. 9 %. Die Zunahme, die im Jahre 1933 wieder folgte und die im Jahre 1934 sich noch steigerte, wurde durch eine noch größere Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs übertroffen. Es ist natürlich nicht möglich, zu sagen, ob diese letztgenannte Zunahme ohne Kraftwagenwettbewerb wesentlich größer hätte sein können; die oben angeführten Tatsachen, die die Wettbewerbsverhältnisse in Finland zeigen, machen dies aber wenig wahrscheinlich. Wie im Falle des Eisenbahnpersonenverkehrs dürfte der Ausfall im Güterverkehr vornehmlich als eine Krisenauswirkung zu betrachten sein.

Man kann also zusammenfassend behaupten, daß der Wettbewerb des Kraftwagens gegen die Eisenbahnen bis jetzt[1] kaum eine größere Rolle in Finland gespielt hat. Eine andere Sache ist es, daß die Entwicklung der beiden Transportmittel in diesem Lande noch zu keinem eigentlichen Abschluß gekommen ist. Das Eisenbahnnetz ist noch sehr dünn und bei fortschreitender Verbesserung der meistens noch sehr schlechten Landstraßen ist eine Verschiebung der Wettbewerbsgrundlage zugunsten des Kraftwagens zu erwarten. Eine Gesetzgebung, die den modernen Verhältnissen auf dem Gebiete des Transportwesens Rechnung trägt, fehlt noch in Finland, wenn auch diese Arbeit bereits in Angriff genommen ist.

b) Der Kraftverkehr der Eisenbahn.

Die Eisenbahndirektion hat nicht versäumt, dem auftauchenden Kraftwagenwettbewerb entgegenzutreten. Teils ist dies durch Ermäßigung der Fahrpreise auf besonders bedrohten Strecken geschehen. Die Einführung von ermäßigten Hin- und Rückfahrten auf Strecken bis zu 80 km ist eine Maßnahme dieser Art. Eine Vermehrung der Reisegelegenheiten und Einsetzung von schnelleren Zügen auf gewissen Strecken sind ebenfalls zum Teil als Wettbewerbsmaßnahmen zu betrachten. Dagegen hat man sich nicht, wie z. B. in Deutschland und Frankreich, in höherem Grade des Triebwagens oder des Schienenomnibusses als Waffe im Wettbewerbskampfe bedient. Zur Zeit besitzen die

[1] Mit Ausnahme freilich von gewissen Strecken im Süden des Landes, wie Helsingfors—Borgå, Lojo—Helsingfors, Viipuri—Enso—Imatra, Viborg —Björkö usw.

Finnischen Staatseisenbahnen nur 13 Triebwagen, die überdies klein sind und langsam fahren. Man hat sich nämlich bei der rasch fortschreitenden Entwicklung auf dem technischen Gebiet noch nicht auf ein großes Triebwagenprogramm festlegen wollen, bevor die verschiedenen Typen der Triebwagen besser ausgearbeitet sind, eine Politik, die bei den beschränkten Mitteln, die der Eisenbahn zur Verfügung stehen, geboten scheint. Es ist aber zu erwarten, daß die Triebwagen, und vielleicht besonders der Schienenomnibus, noch eine sehr große Bedeutung für die finnische Eisenbahn erlangen werden. Bei dem schwachen Oberbau dieser Bahnen und dem geringen Verkehr scheinen sie im Prinzip sehr große Möglichkeiten zu bieten.

Teils als Kampfmittel gegen den Wettbewerb der privaten Kraftverkehrsgesellschaften, teils als Ergänzung des eigenen Schienenverkehrs haben die Finnischen Staatseisenbahnen mit der Beförderung von Personen und Gütern mittels Kraftwagen gegen Ende des Jahres 1932 begonnen. Dieser Kraftverkehr, der seitdem weiter entwickelt worden ist, umfaßt sowohl Linienverkehr wie Haus-Haus-Beförderung in einigen Städten oder größeren Ortschaften. Der Linienverkehr wieder ist auf einigen Linien nur für Transporte von Personen und Gepäck eingerichtet, auf anderen Linien nur für Güter. Schließlich bestehen noch einige Linien, wo gemischte Transporte ausgeführt werden.

Im Jahre 1934 unterhielten die Staatseisenbahnen Kraftwagenverkehr auf Linien von insgesamt 906 km Länge. Von diesen Linien sind 9 (insgesamt 439 km Länge) nur für den Personenverkehr vorgesehen (die Länge dieser Linien schwankt zwischen 46—66 km), 4 (insgesamt 166 km Länge) nur für Güterverkehr (diese Linien schwanken zwischen 36 und 45 km) und 3 (insgesamt 301 km Länge) für gemischten Verkehr. Unter diesen zuletzt genannten Linien erstreckt sich die zwischen Kauliranta und Muonio im Norden Finlands über 195 km, die beiden übrigen, Heinola—Sysmä und Lohja—Pusula über 64 bzw. 42 km. Die Haus-Haus-Beförderung wurde in 15 Städten des Landes und dazu noch in der Ortschaft Seinäjoki ausgeführt. Insgesamt wurden in dem Kraftverkehr der Eisenbahnen 53 Kraftwagen verwendet, davon 25 im Linien-, 28 im Haus-Haus-Verkehr.

Im Linienverkehr wurden insgesamt 983 629 km zurückgelegt, 218 065 Personen, 10 800 Pakete und 7725 Tonnen Güter befördert. Die Zunahme im Verhältnis zu 1933 beträgt 73,3 % für die Wagenkilometer, 103,9 % für die Zahl der beförderten Personen, 73,8 % für die Paket- und 49,9 % für die Güterbeförderung. Im Haus-Haus-Verkehr wurden 174 159 km gefahren und 21 534 Tonnen Güter sowie 88 861 Stück Pakete befördert. Die Zunahme beträgt hier, ebenfalls im Vergleich mit 1933, 33,7, 48,3 bzw.

48,8 %. Der gesamte Kraftverkehr der Eisenbahnen brachte einen Gewinn von 749 970 Fmk. oder 72,1 % mehr als 1933. Auf den Linienverkehr kommen 50,6 und auf den Haus-Haus-Verkehr 49,4 % dieses Gewinnes. Im ganzen wiesen nur 4 von den Linien ein geringes Defizit auf, ebenfalls die Haus-Haus-Beförderung in der Stadt Tampere. Es ist also festzustellen, daß der Kraftverkehr der Finnischen Staatseisenbahnen einen finanziell gelungenen Versuch darstellt. Es ist noch zu erwähnen, daß der staatliche Kraftverkehr in Finland, wie der Personenkraftverkehr in Deutschland, vornehmlich von der Postverwaltung betrieben wird.

Schlußwort.

Die Periode 1920—1934 in der Geschichte der Finnischen Staatsbahnen trägt im Anfang die Merkmale des Welt- und des finnischen Bürgerkrieges, dann der aufbauenden Tätigkeit des neuen finnischen Staates und schließlich des Kampfes in der Weltwirtschaftskrise. Als Abschluß stehen die wirtschaftliche Überwindung dieser Krise und die Probleme der Zukunft. Dabei haben die Finnischen Staatsbahnen ein besseres Los als die meisten europäischen Bahnen gehabt. Wesentlich leichter als z. B. in Deutschland ist man durch den Krieg und die Krise gekommen. Auch die Wettbewerbsfrage, die eines der wichtigsten Probleme des Verkehrswesens der Nachkriegsjahre ausmacht, ist in Finland noch nicht zu einer rechten Entwicklung gekommen und wird vielleicht nie eine allzu große Gefahr darstellen. In Anbetracht dieser Umstände ist die hier behandelte Periode für die Finnischen Staatseisenbahnen günstig gewesen. Wohl bleiben noch manche, sogar sehr schwer zu lösende Probleme übrig: Die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Verkehrs ist immer noch mangelhaft und kann keine sichere, wirtschaftlich günstige Entwicklung der Wettbewerbsfrage garantieren. In naher Zukunft wird das gesamte Tarifwesen grundlegend neuorganisiert werden. Schließlich wird auch die Lohnfrage einmal nach der wirtschaftlichen und sozialen Seite hin überprüft werden müssen. Es kann aber behauptet werden, daß die verflossene Zeit, in der die Finnischen Staatseisenbahnen als Organ eines selbständigen Staates gewirkt haben, einen festen Grund für die Zukunft gemauert hat.

Die englischen Gruppenbahnen im Jahre 1935.

Wirtschafts- und Betriebsergebnisse.

I. Allgemeines.

Das Jahr 1935 erfüllte bei den englischen Gruppenbahnen im ganzen nicht die Erwartungen, die der hoffnungsvolle Aufstieg des Vorjahrs hervorgerufen hatte. Schuld hieran war eine starke Verkehrsflaute während der ersten Hälfte des Berichtsjahrs, die sich dahin auswirkte, daß die 4 großen Eisenbahngesellschaften (London Midland and Scottish Railway [LMSR], London and North Eastern Railway [LNER], Great Western Railway [GWR] und Southern Railway [Southern]), am Ende der 26. Woche nur einen Einnahmezuwachs von 359 000 £ gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1934 zu verzeichnen hatten. Später trat jedoch wieder eine erhebliche Belebung ein, die die Mehreinnahmen aus dem Eisenbahnverkehr bis zum Ende des Jahres auf über 2 000 000 £ ansteigen ließ. Wenn diese Belebung zum großen Teil auch durch den in England im Herbst drohenden Streik der Kohlenarbeiter, der schließlich glücklich vermieden werden konnte, herbeigeführt wurde, und wenn weiter auch die Zunahme für das ganze Jahr 1935 wesentlich geringer war als die des Jahres 1934 gegenüber 1933, so sehen doch die Gruppenbahnen der künftigen Entwicklung mit großer Zuversicht entgegen. Sie stützen sich hierbei vor allem auf die Tatsache, daß der Verkehr im ersten Viertel des neuen Jahres trotz der sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse einen ausgesprochen günstigen Verlauf genommen hat, schließen doch die ersten 15 Wochen des Jahres 1936 bereits mit einer Einnahmevermehrung von 1 509 000 £ gegenüber 1935 ab.

Berechtigte Erwartungen in finanzieller Hinsicht gründen die Gruppenbahnen auch auf eine kurz nach Ende des Geschäftsjahres ergangene Entscheidung des Oberhauses über die Heranziehung der Eisenbahn-Gesellschaften zu bestimmten örtlichen Steuern. Auf Grund des Gesetzes von 1930 über die Festsetzung des Steuerwertes der Eisenbahnen war ein besonderes „Eisenbahn-Steuereinschätzungsamt" errichtet worden, das den steuerpflichtigen Jahresbetrag der Gruppenbahnen gegenüber früher wesentlich erhöhte. Gegen diese Festsetzung, die von den Gesellschaften als drückend und ungerechtfertigt empfunden wurde, erhob die Southern formell Einspruch. Diesem wurde nunmehr

vom Oberhaus unlängst insofern stattgegeben, als sowohl die von dem genannten „Eisenbahn-Steuereinschätzungsamt" gegen eine — im Sinne der Southern ausgefallene — Vorentscheidung eingelegte Berufung als auch ein Antrag der Gemeindebehörden auf noch weitere Heraufsetzung des Steuerwertes zurückgewiesen wurden. Die Gesellschaften beziffern die hieraus für sie künftig entstehende Ersparnis und die ihnen für die Jahre 1931 bis 1935 zustehende Erstattung, ohne schon genaue Zahlen anzugeben, auf ansehnliche Summen. Die LMSR und die Southern haben ihre Forderungen auf Rückzahlung allein für 1935 zuviel gezahlter Steuern vorerst mit 885 000 £ bzw. 250 000 £ in die Bilanz eingesetzt. Die LNER und die GWR sind hierin zurückhaltender gewesen und haben von der Aktivierung ihrer Ansprüche für 1935 ganz abgesehen, da noch die die Verhältnisse endgültig und im einzelnen regelnde Entscheidung des Eisenbahn- und Kanalausschusses aussteht. Auch sie geben jedoch in ihren Berichten der sicheren Überzeugung Ausdruck, daß nicht nur für 1935, sondern auch für die rückliegenden Jahre 1931 bis 1934 mit beträchtlichen Erstattungen gerechnet werden könne.

Große Bedeutung für die Finanzgestaltung der Gruppenbahnen kommt ferner einem am 20. Dezember 1935 erlassenen Gesetz zu, das eine Vereinbarung zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften bestätigt und zur Finanzierung umfangreicher Eisenbahnbauausführungen die Bildung einer Eisenbahnfinanzgesellschaft vorsieht. Diese ist inzwischen tatsächlich gegründet worden und hat zunächst 27 000 000 £ Darlehn, für deren Kapital und Zinsen die englische Regierung die Garantie übernommen hat, ausgegeben. Der Begebungskurs beträgt 97 %, der Zinssatz 2,5 % und die Rückzahlungsfrist 15—16 Jahre. Jede der 4 Eisenbahngesellschaften muß auf Verlangen für ihren Anteil als zusätzliche Sicherung Schuldverschreibungen hinterlegen. Mit Hilfe dieser Mittel sollen zahlreiche Verbesserungen und Ausbauten durchgeführt werden, die sonst — zumindest vorläufig — unterblieben wären. So ist von der LMSR der Umbau des Euston-Bahnhofs in London und die Elektrifizierung einiger Strecken geplant. Auch bei den 3 anderen Gesellschaften nehmen die Umstellungen von Strecken auf elektrischen Betrieb einen erheblichen Umfang innerhalb des zusätzlichen Arbeitsprogramms ein. Die LNER will außerdem ihre Hafenanlagen in Grimsby und Hull erweitern, das rollende Material ergänzen, die Bahnhöfe York und Doncaster ausbauen und Strecken in einer Gesamtlänge von 120 engl. Meilen mit modernen Farblichtsignalen ausrüsten. Die GWR plant ferner den Neubau von 2 Verbindungsstrecken, wie auch die Southern den Neubau einer kurzen Strecke und außerdem die Modernisierung mehrerer Bahnhöfe beabsichtigt. Alle diese Bauvorhaben tragen gleich-

falls, wenn auch mehr stimmungsmäßig, dazu bei, das Vertrauen in die weitere Entwicklung der Eisenbahnen zu festigen.

Am 31. August 1935 beging die GWR das Fest des hundertjährigen Bestehens ihrer ersten Strecke. Ihre unverändert große Leistungsfähigkeit bewies die Gesellschaft kurz danach mit der Einrichtung einer neuen Schnellverbindung zwischen London und Bristol, durch die die bisherige kürzeste Fahrzeit für die 118 engl. Meilen (= rd. 190 km) lange Strecke von 2 Stunden um 15 Minuten auf 1¾ Stunden herabgesetzt wurde. Für den Verkehr nach der Cornwall-Küste hat die Gesellschaft 2 neue Spezialzüge bauen lassen.

Die LNER setzte am 30. September 1935 zwischen London und Newcastle ihren „Silver-Jubilee"-Zug ein, der die 268 engl. Meilen (= rund 431,3 km) lange Strecke in genau 4 Stunden zurücklegt. Zwischen Kings Cross (London) und Darlington (Entfernung: 232,26 engl. Meilen = 373,8 km) entwickelt der Zug sogar eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,4 engl. Meilen/h = 113,3 km/h[1]. Der für diesen Zweck besonders gebaute Wagenzug besteht aus 7 Durchgangswagen im Gesamtgewicht von 220 t und ist silbergrau angestrichen. Er enthält 78 Sitzplätze 1. und 120 Sitzplätze 3. Klasse. Zu seiner Beförderung stehen 4 bis auf das Laufwerk stromlinienförmig verkleidete Lokomotiven der bewährten Pazifik-Bauart (2-C-1) zur Verfügung. Sie wiegen je 165 t und sind gleichfalls silbergrau angestrichen. Auf einer Probefahrt erreichte der Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 112 engl. Meilen/h (= 180,25 km/h). Die 27 engl. Meilen (= rd. 43,5 km) lange Strecke von Hitchin nach Huntingdon bewältigte er dabei mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104,9 engl. Meilen/h (= 168,8 km/h). Der Zug hat sich bisher in jeder Beziehung vollauf bewährt.

Nach dem außerordentlich guten Erfolg des „Green-Arrow"-Dienstes, einer Art Sonderplan-Beförderung und -Auslieferung von Stückgütern und Wagenladungen im Güterverkehr, ist nunmehr vom 1. Januar 1936 an für den Güterverkehr der Reisezüge eine ähnliche Einrichtung als „Blue-Arrow"-Dienst geschaffen worden.

Wie im Personenverkehr, so wurde auch im Güterverkehr eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Züge und damit eine Abkürzung der Beförderungsdauer angestrebt. Die schnellsten Güterzüge werden zur Zeit in England mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 engl. Meilen/h = rd. 72,4 km/h gefahren.

[1] Englands schnellster Fernschnellzug ist der „Cheltenham Flyer", der auf der 77,25 engl. Meilen (= 124,3 km) langen Strecke von Swindon nach Paddington eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,3 engl. Meilen/h = 114,7 km/h erreicht.

Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb (Betriebsrechnung)

	LMSR		LNER		GWR	
	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Personenverkehr . . . . . £	18 662 658	18 236 722	12 135 172	11 803 321	7 812 446	7 603 839
% der Verkehrseinnahmen	30,55	30,41	27,10	26,50	30,63	30,33
Post-, Kleinpaket- und anderer Güterverkehr der Reisezüge . . . . . £	6 479 717	6 503 243	4 331 095	4 357 914	2 897 258	2 965 301
% der Verkehrseinnahmen	10,61	10,84	9,67	9,79	11,36	11,83
Güterverkehr einschl. Tierverkehr . £	35 917 652	35 235 596	28 318 302	28 377 253	14 794 162	14 500 385
% der Verkehrseinnahmen	58,84	58,75	63,23	63,71	58,01	57,84
Summe der Verkehrseinnahmen . . . £	61 060 027	59 975 561	44 784 569	44 538 488	25 503 866	25 069 525
Verschiedene Einnahmen . . . . . £	598 143	596 026	361 080	375 487	234 448	220 104
Summe der Betriebseinnahmen . . £	61 658 170	60 571 587	45 145 649	44 913 975	25 738 314	25 289 629
Durchschnittliche Einnahme pro Zugmeile Schill.	8,04	8,05	8,24	8,31	7,94	7,98

	Southern		Insgesamt		+ oder — £	in %
	1935	1934	1935	1934	1935 gegen 1934	
Personenverkehr . . . . . £	13 387 487	12 917 221	51 997 763	50 561 103	+1 436 660	+ 2,84
% der Verkehrseinnahmen	65,60	64,16	34,26	33,77		
Post-, Kleinpaket- und anderer Güterverkehr der Reisezüge . . . . . £	2 238 878	2 247 029	15 946 948	16 073 487	— 126 539	— 0,79
% der Verkehrseinnahmen	10,97	11,16	10,51	10,74		
Güterverkehr einschl. Tierverkehr . £	4 782 762	4 967 676	83 812 878	83 080 910	+ 731 968	+ 0,88
% der Verkehrseinnahmen	23,43	24,68	55,23	55,49		
Summe der Verkehrseinnahmen . . . £	20 409 127	20 131 926	151 757 589	149 715 500	+2 042 089	+ 1,36
Verschiedene Einnahmen . . . . . £	238 550	236 968	1 432 221	1 428 585	+ 3 636	+ 0,21
Summe der Betriebseinnahmen . . . £	20 647 677	20 368 894	153 189 810	151 144 085	+2 045 725	+ 1,35
Durchschnittliche Einnahme pro Zugmeile Schill.	6,18	6,21	7,76	7,80		

II. Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes.

A. Einnahmen.

Wie die vorstehende Übersicht zeigt, haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den Gruppenbahnen durchweg zugenommen, während demgegenüber der Kleinpaket- und Postverkehr allgemein einen Rückschlag brachte. Die LMSR und die GWR haben auch die Einnahmen aus dem Güterverkehr steigern können; bei der LNER und der Southern ist hier ein — wenn auch geringer — Einnahmeverlust entstanden. Insgesamt sind jedoch alle diese Verschiebungen so unbedeutend, daß der Anteil des Personen-, des Kleinpaket- und Post- sowie des Güterverkehrs an den Gesamteinnahmen sich nicht nennenswert geändert hat. Hinzuweisen ist auf den für die englischen Eisenbahnverkehrsverhältnisse kennzeichnenden niedrigen Anteil von 55,49 % der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamtverkehrseinnahmen gegenüber dem deutschen Hundertsatz von etwa 70 %. Bei der Southern beträgt der Personenverkehr einnahmemäßig sogar rd. zwei Drittel des Gesamtverkehrs.

Der Personenverkehr hat sich im einzelnen wie folgt entwickelt:

	1935	1934	+ oder —	in %
Einnahmen				
Einzelkarten 1. Klasse £	3 205 804	3 003 720	+ 202 084	+ 6,72
„ 2. „ £	367 858	372 188	— 4 330	— 1,16
„ 3. „ £	37 669 498	36 570 988	+ 1 098 510	+ 3,00
Arbeiterkarten . . . . £	3 157 748	3 075 434	+ 82 314	+ 3,69
Zeitkarten 1.—3. Klasse £	7 596 855	7 538 773	+ 58 082	+ 0,77
Insgesamt . . £	51 997 763	50 561 103	+ 1 436 660	+ 2,84
Zahl der verkauften Fahrausweise				
Einzelkarten 1. Klasse . .	11 441 581	10 131 790	+ 1 309 791	+12,93
„ 2. „ . .	1 551 870	1 574 498	— 22 628	— 1,16
„ 3. „ . .	620 823 147	599 587 743	+21 235 404	+ 3,54
Arbeiterkarten	222 617 809	216 930 049	+ 5 687 760	+ 2,64
Zeitkarten 1.—3. Klasse .	636 953	630 780	+ 6 173	+ 0,98
Insgesamt . . .	857 071 360	828 854 860	+28 216 500	+ 3,40
Zahl der beförderten Personen				
Einzelkarten	856 434 407	828 224 080	+28 210 327	+ 3,41
Zeitkarten (geschätzt) . .	382 171 800	378 468 000	+ 3 703 800	+ 0,98
Insgesamt . . .	1 238 606 207	1 206 692 080	+31 914 127	+ 2,64

Hervorstechend ist an diesen Zahlen das — bei allen 4 Gesellschaften übereinstimmend — gute Ergebnis bei der 1. Wagenklasse. Die am 1. Januar 1935 vorgenommene Herabsetzung des Fahrpreises 1. Klasse auf 150 % des Satzes für die 3. Klasse hat sich hiernach sowohl hinsichtlich der Besetzung der 1. Klasse als auch hinsichtlich der Einnahmen als richtig erwiesen. Absolut gerechnet, steht selbstverständlich die 3. Wagenklasse weit an der Spitze des Zuwachses. Die 2. Klasse spielt bei den englischen Bahnen nur eine unbedeutende Rolle; sie wird nur in bestimmten Verbindungen, bei der GWR überhaupt nicht, geführt. Die Einnahmen aus der 2. Klasse betragen für 1935 insgesamt, also einschließlich Zeitkarten, nur wenig mehr als 765 000 £, wovon rd. 65 % auf die LNER und der Rest fast ausschließlich auf die Southern entfallen.

An dem Mehrverkauf von Einzelkarten 1. Klasse hat die GWR verhältnismäßig am stärksten teilgenommen, denn ihr Vorjahrsstand ist um 16,46 % (= + 148 000 Fahrkarten) gestiegen. Den absoluten Zahlen nach marschiert bei dem Aufschwung allerdings die Southern an der Spitze, die 1935 540 000 Fahrkarten 1. Klasse mehr verkauft hat als 1934 und mit einer prozentualen Steigerung von + 15,37 % der GWR relativ nicht viel nachsteht. Auch die LMSR und die LNER haben mit einer Verbesserung von + 10,31 % bzw. + 11,71 % (= 350 000 bzw. 270 000 mehr verkaufte Fahrkarten) noch sehr gut abgeschnitten. Auf diese beiden Gesellschaften entfallen zudem in der 3. Klasse etwa 77 % der mehr verkauften Fahrkarten (in beiden Fällen + 4,52 %), wogegen die GWR und die Southern mit ihrem Anteil von nur 11 % bzw. 12 % (= + 2,80 % bzw. + 1,62 %) stark abgefallen sind.

Für die Einzelkarten 1.—3. Klasse ergibt sich bei den 4 Gesellschaften folgendes Bild:

	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 3,33	+ 3,37	+ 3,15	+ 3,03
Zahl der verkauften Fahrkarten	+ 4,61	+ 4,57	+ 2,95	+ 1,93

Die Entwicklung bei den Arbeiterkarten läßt erkennen, daß der Beschäftigungsstand in der englischen Wirtschaft weiter gestiegen ist. Die Einnahmesteigerung entfällt zum weitaus größten Teil, nämlich mit rd. 59 000 £, auf die die Elektrifizierung ihrer Strecken kräftig vorantreibende Southern. In weitem Abstand folgen die LNER mit 18 250 £ und die LMSR mit 4050 £, während die GWR nur mit 500 £ beteiligt ist. Auch in der Zahl der 1935 gegenüber 1934 mehr verkauften Arbeiterkarten steht die Southern mit + 2 919 000 weit obenan. An zweiter Stelle

folgt hier jedoch die LMSR mit + 1 775 000 vor der LNER mit + 1 086 000. Bei der GWR ist die Zahl der verkauften Arbeiterkarten um 92 000 zurückgegangen. Nach Hundertsätzen beträgt die Zu- bzw. Abnahme bei den 4 Gesellschaften:

	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 0,35	+ 2,84	+ 0,19	+ 6,08
Zahl der verkauften Fahrkarten	+ 2,15	+ 2,55	— 0,35	+ 4,48

Bei den Zeitkarten haben die Karten 1. Klasse die Aufwärtsentwicklung nicht — wie bei den Einzelkarten — mitgemacht, sondern im Gegenteil nach den Einnahmen um 3,95 % und nach der Zahl um 2,75 % abgenommen. Demgegenüber lauten die entsprechenden Werte bei der 3. Klasse + 2,36 % und + 1,55 %. Auch bei den Zeitkarten sind im übrigen die Gesellschaften an der Entwicklung ganz verschieden beteiligt. Während die Southern sowohl in der 1. als auch in der 3. Klasse ihren Vorjahrsstand erheblich verbessern konnte, hat die LMSR in beiden Beziehungen eine Einbuße erlitten. Bei der LNER und der GWR steht dem Rückgang in der 1. Klasse eine Zunahme in der 3. Klasse gegenüber. Insgesamt stellt sich das Ergebnis für die Zeitkarten wie folgt:

	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	— 3,01	— 0,21	— 0,43	+ 4,89
Zahl der verkauften Fahrkarten	— 1,37	— 0,66	+ 1,88	+ 4,61

Das Gesamtergebnis des Personenverkehrs der Gruppenbahnen — Erhöhung der Einnahmen um 2,84 % und der Zahl der beförderten Personen um 2,64 % — bleibt weit hinter dem Ergebnis der Deutschen Reichsbahn zurück, bei der 1935 die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 7,8 % und die Zahl der beförderten Personen um 9,5 % gestiegen sind. Auch für sich allein erreicht keine der 4 englischen Gesellschaften den Stand der Deutschen Reichsbahn, wie folgende Übersicht zeigt:

	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 2,34	+ 2,81	+ 2,74	+ 3,64
Zahl der verkauften Fahrkarten	+ 3,93	+ 4,12	+ 2,16	+ 2,68
Zahl der beförderten Personen	+ 2,34	+ 2,58	+ 2,08	+ 3,34

Beim Vergleich dürfen allerdings gewisse Unsicherheitsfaktoren nicht übersehen werden.

Der durchschnittliche Erlös für jede ausgegebene Fahrkarte ist — bezogen auf die Gruppenbahnen als Gesamtheit — von 1,22 Schilling im Jahre 1934 auf 1,21 Schilling für 1935 zurückgegangen. Er ist nur bei der Southern etwas gestiegen.

Vom Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr der Reisezüge (insbesondere Post-, Kleinpaket- und Gepäckverkehr) ist am stärksten die GWR, am wenigsten die Southern betroffen worden. Verursacht wurde der Einnahmeabfall wesentlich durch die von der Regierung zum 1. Juli 1935 durchgeführte Herabsetzung des Postpaket-Gebührentarifs. Diese wirkte sich für den Kleinpaketverkehr der Gruppenbahnen so ungünstig aus, daß sie hierfür neue ermäßigte Frachtsätze einführen mußten, um dem Wettbewerb einigermaßen zu begegnen. Wahrscheinlich wird allerdings eine weitere Einnahmeverminderung trotzdem nicht zu vermeiden sein.

Für den Güterverkehr der Gruppenbahnen ergibt sich insgesamt folgendes Bild:

	1935	1934	+ oder —	in %
Einnahmen				
Güter aller Art, ausschl. Kohlen . . . . . £	51 546 611	51 137 225	+ 409 386	+ 0,80
Kohle, Koks und Preßkohlen . . . . . £	31 019 448	30 754 139	+ 265 309	+ 0,86
Insgesamt . . .	82 566 059	81 891 364	+ 674 695	+ 0,82
Beförderte Mengen				
Güter aller Art, ausschl. Kohle . . . . . t	126 962 923	126 695 283	+ 267 640	+ 0,21
Kohle, Koks und Preßkohlen . . . . . t	203 845 357	203 442 585	+ 402 772	+ 0,20
Insgesamt . . .	330 808 280	330 137 868	+ 670 412	+ 0,20

Bemerkenswert ist, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr stärker gestiegen sind als die Beförderungsleistungen; allerdings halten sich die Verbesserungen in beiden Beziehungen in sehr engen Grenzen. Die Vermehrung der Beförderungsmengen entfällt bei allen 4 Gesellschaften in erster Linie auf die Güterart Eisen und Stahl, und zwar als Rohmaterial (Erze) und zum Teil als verarbeitete Ware. Bei der LMSR und der LNER kamen ferner im Gegensatz zur GWR und Southern Ziegel.

Zement und sonstige Baustoffe in größerem Umfang als 1934 auf. Abgesehen von der GWR, berichten die Gesellschaften ferner über vermehrte Transporte von Kreide und Kalkstein. Weiter fielen in vermehrten Mengen an: bei der LMSR Kunstdünger, Ölkuchen, Holz (außer Rund- und Grubenholz), Lebensmittel, bei der LNER Teer, Pech, Rund- und Grubenholz, bei der GWR Teer, Pech, Ölkuchen, Lebensmittel und bei der Southern Kunstdünger und Lebensmittel. Allgemein zurückgegangen sind Getreide, Mehl, Kies, Sand und sonstige Wegebaustoffe.

Für die genannten Güterarten ergibt sich im Versand insgesamt folgendes Bild:

Eisen und Stahl (einschl. Erze)	+ 829 452 t	= + 3,2 %
Kreide, Kalkstein	+ 175 922 t	= + 4,5 %
Zement, Kalk	+ 88 908 t	= + 3,4 %
Wegebaustoffe, sonstige	— 475 002 t	= — 11,4 %
Kies, Sand	— 141 076 t	= — 7,1 %
Ziegel, Mauersteine	— 16 461 t	= — 0,3 %
Holz (einschl. Rund- und Grubenholz)	— 10 169 t	= — 0,2 %
Getreide, Mehl, Mühlenprodukte	— 307 575 t	= — 8,8 %
Lebensmittel	— 56 797 t	= — 2,2 %
Ölkuchen	+ 16 349 t	= + 1,7 %
Kunstdünger	— 25 570 t	= — 2,4 %

Die 4 Gesellschaften sind an der Entwicklung des Güterverkehrs sehr ungleichmäßig beteiligt, wie die beiden folgenden Übersichten zeigen:

Güter aller Art ausschl. Kohle	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 1,69	+ 0,11	+ 1,87	— 4,90
Beförderungsmengen	+ 0,92	— 0,16	+ 0,87	— 3,94

Die Einnahmen aus dem allgemeinen Güterverkehr haben hiernach bei den beiden Gesellschaften mit Mehrverkehr wesentlich stärker zugenommen als die Beförderungsleistungen. Bei der LNER ist das Ergebnis ungefähr ausgeglichen, während die Southern bei den Einnahmen einen noch stärkeren Rückgang zeigt als bei den Beförderungsleistungen.

Kohlenverkehr	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 2,40	— 0,74	+ 1,69	— 1,45
Beförderungsmengen	+ 1,30	— 0,74	— 0,01	+ 1,41

Die größte Zunahme der Beförderungsleistung im Kohlenverkehr hat die Southern zu verzeichnen, die Einnahmen hieraus zeigen bei ihr jedoch genau das umgekehrte Bild. Am besten abgeschnitten hat die

LMSR, die in beiden Beziehungen ein ansehnliches Mehr verbuchen kann. Auch der Einnahmezuwachs bei der GWR — bei fast unveränderten Beförderungsleistungen — ist beachtlich.

Ein Vergleich der Gesamtabschlußzahlen des Güterverkehrs der Gruppenbahnen mit den entsprechenden Zahlen der Deutschen Reichsbahn, bei der die Einnahmen aus dem Güterverkehr 1935 um 8,6 % und die Beförderungsmengen um 14,2 % zugenommen haben, zeigt, daß die Verkehrsbelebung in England während des Berichtsjahres mit der in Deutschland weiter kräftig fortgeschrittenen Aufwärtsentwicklung bei weitem nicht Schritt gehalten hat. Auch für sich allein kann sich in dieser Hinsicht wiederum keine der 4 Gesellschaften mit der Deutschen Reichsbahn messen, wie aus folgender Übersicht erhellt:

Gesamter Güterverkehr	LMSR	LNER	GWR	Southern
	%	%	%	%
Einnahmen	+ 1,94	— 0,25	+ 1,81	— 3,76
Beförderungsmengen	+ 1,14	— 0,54	+ 0,21	— 1,31

An dieser Feststellung ändert sich nichts, auch wenn man die hier wie beim Personenverkehr vorhandenen Vergleichsunsicherheiten berücksichtigt.

Die Durchschnittseinnahme für die beförderte Tonne ist, bezogen auf die Gruppenbahnen als Gesamtheit, von 4,96 Schilling im Jahre 1934 auf 4,99 Schilling für 1935 gestiegen. Sie bewegte sich nur bei der Southern rückläufig, während die drei anderen Gesellschaften den Durchschnittserlös steigern konnten.

Nach den Berichten der Gruppenbahnen hat sich im übrigen das System der Ausnahmetarife weiter vollauf bewährt. Der Wettbewerb des Kraftwagens macht sich allerdings trotz der gesetzlichen Maßnahmen der letzten Jahre stärker denn je bemerkbar. Die Southern mußte sogar den Betrieb auf einigen ihrer Zuschußstrecken gänzlich stillegen.

Der Tierverkehr hat sich bei den Gruppenbahnen im Jahre 1935 wie folgt entwickelt:

Tierverkehr	1935	1934	+ oder —	in %
Einnahmen £	1 246 819	1 189 546	+ 57 273	+ 4,82
Beförderte Stückzahl	13 802 205	14 015 825	— 213 620	— 1,52

Die Zahl der im Versand abgefertigten Schweine sowie Rinder und Ochsen hat bei allen 4 Gesellschaften — insgesamt um rd. 316 000

= 20,77 % bzw. rd. 122 000 = 5,2 % — zugenommen. Allgemein zurückgegangen — insgesamt um rd. 623 000 Stück = 10,0 % — ist die Zahl der versandten Schafe und Lämmer. Bei den Pferden steht einer Zunahme bei der LNER und der Southern um 1878 Stück eine Abnahme bei der LMSR und GWR um 4112 Stück gegenüber, so daß sich insgesamt ein Verkehrsverlust von 6,2 % ergibt. Bemerkenswert ist wieder, daß trotz des Rückganges der Gesamtzahl der beförderten Tiere ein starkes Mehr in den Einnahmen entstanden ist.

B. Ausgaben.

Die Ausgaben für den Eisenbahnbetrieb haben bei allen 4 Gesellschaften zugenommen. Die LMSR schließt zwar mit einem Ausgaberückgang von rd. 42 000 £ ab; auch bei ihr haben sich jedoch die einzelnen Ausgabeposten ausnahmslos erhöht, und nur den stark verminderten „Sonstigen Ausgaben" ist das rechnungsmäßig günstige Ergebnis zu verdanken. Wenn man jedoch berücksichtigt, daß von diesen „Sonstigen Ausgaben" die schon erwähnten 885 000 £ Steuerrückzahlungsforderungen abgesetzt sind, so zeigt sich, daß in Wirklichkeit auch hier eine Mehrausgabe vorliegt. Bei der Southern ist sogar trotz einer gleichartigen Ausgabeabsetzung von, wie erwähnt, 250 000 £ eine — wenn auch geringe — Ausgabeerhöhung eingetreten.

An den Hauptausgaben hat nur die LNER einige Ersparnisse erzielen können, und zwar in der „Unterhaltung der Fahrzeuge" und in den „Allgemeinen Ausgaben". In der Unterhaltung der Fahrzeuge sind diese allerdings wieder nur rechnungsmäßig eingetreten, da die Kosten für die Erneuerung von Lokomotiven und Wagen im Jahre 1935 in stark erhöhtem Maße auf den Erneuerungsfonds übernommen worden sind.

Die Unterhaltung des Oberbaues erstreckte sich auf eine Gesamtgleislänge von 49 436 engl. Meilen (= 79 558,8 km) gegenüber 49 466 engl. Meilen (= 79 607,1 km) im Jahre 1934. Vollständig erneuert wurden 1935 1228 engl. Meilen (= 1976,3 km) Gleis, d. h. 31 engl. Meilen (= 2,6 %) mehr als im Vorjahr. Von dem Mehr der Gleiserneuerung entfallen allein 29 engl. Meilen (= + 12,9 %) auf die LNER. Die LMSR und die GWR haben die Gleiserneuerung 1935 nur in wenig erweitertem Umfang betrieben, während die Southern diese Arbeiten sogar etwas eingeschränkt hat. Die Gesamtkosten für die Gleiserneuerung betrugen 2 929 435 £ gegen 2 754 464 £ im Jahre 1934; entsprechend stiegen die Durchschnittskosten für die erneuerte engl. Meile von 2301,1 £ auf 2385,5 £. Für die laufenden Unterhaltungsarbeiten am Oberbau wurde mit insgesamt 7 070 990 £ nur wenig mehr als im Vorjahr ausgegeben (7 056 734 £); auch der Durchschnittskostensatz für die engl. Meile — be-

zogen auf die angegebene Gesamtgleislänge — blieb mit 143,03 £ gegenüber 142,66 £ fast unverändert. Allerdings waren die 4 Gesellschaften an der Ausgabeentwicklung sehr verschieden beteiligt. Während die LMSR 112 000 £ einsparte, gaben die LNER 36 000 £, die GWR 22 000 £ und die Southern sogar 68 000 £ mehr aus.

Für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden u. a. 1 721 224 Cubic-Yards = 1 315 876 cbm (Vorjahr: 1 777 645 Cubic-Yards = 1 359 010 cbm) Bettungsmaterial, 192 145 t (183 079 t) Schienen und 3 971 793 (3 801 626) Stück Schwellen verbraucht. Der Gesamtmaterialverbrauch erforderte 3 672 629 £ (Vorjahr 3 533 148 £), während die Lohnaufwendungen sich auf 5 983 832 £ (5 942 563 £) stellten.

Von den Ausgaben für die Unterhaltung der baulichen Anlagen nehmen die für die Bahnhofsgebäude die erste Stelle ein. Sie sind von 2 499 568 £ im Jahre 1934 auf 2 780 727 £ im Berichtsjahr gestiegen. Diese Steigerung entfällt allein auf die Southern, die darüber hinaus noch rund 10 000 £ des bei der LMSR und der GWR eingetretenen Ausgabenrückgangs (zusammen mehr als 60 000 £) ausgeglichen hat. Die restlichen 50 000 £ hat die LNER mehr ausgegeben.

Die Unterhaltung der Straßen, Wege, Brücken, Durchlässe, Einfriedigungen, Dämme, Böschungen usw. erforderte 35 000 £ mehr als im Vorjahr, nämlich 2 129 071 £ gegen 2 094 042 £, wobei einer Mehrausgabe von 80 000 £ bei der Southern Minderaufwendungen von 34 000 £ bei der GWR und von 14 000 £ bei der LNER gegenüberstehen. Die LMSR hat für diese Zwecke 3000 £ mehr ausgegeben.

Für die Unterhaltung der Signaleinrichtungen haben die Gruppenbahnen 1935 insgesamt 169 000 £ mehr aufgewendet als 1934 (1 879 643 £ gegen 1 710 698 £). Auch hier ist die Southern mit 128 000 £ in erster Linie an der Mehrausgabe beteiligt. Auf die LMSR entfallen 32 000 £, auf die LNER 4000 £ und der Rest von 5000 £ auf die GWR.

Die Ausgaben für die Unterhaltung der Telefon- und Telegrafenanlagen sind von 487 074 £ auf 467 074 £ zurückgegangen, obwohl die LMSR 17 000 £ und die LNER 6000 £ hierfür mehr ausgegeben haben. Der Rückgang erklärt sich durch Einsparungen von 22 000 £ bei der GWR und von 21 000 £ bei der Southern.

Von den Ausgaben für die Unterhaltung der elektrischen Streckenausrüstung (108 547 £ im Jahre 1935 gegen 99 246 £ im Jahre 1934) entfällt wieder fast die Hälfte auf die Southern und der Rest — bis auf rd. 2000 £ der GWR — zu annähernd gleichen Teilen auf die LMSR und die LNER.

Ausgaben für den Eisenbahnbetrieb (Betriebsrechnung)

	LMSR		LNER		GWR	
	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Unterhaltung des Oberbaues und der baulichen Anlagen . . . . . £	6 876 174	6 707 727	4 837 661	4 655 444	3 111 822	3 029 388
% der Verkehrsausgaben	13,90	13,55	12,97	12,55	15,05	14,94
Unterhaltung der Fahrzeuge . . . . . £	8 096 444	7 981 140	7 763 798	8 063 919	3 172 185	3 135 572
% der Verkehrsausgaben	16,36	16,12	20,81	21,74	15,34	15,46
Lokomotivbetriebskosten . . . . . £	12 066 203	11 937 447	9 114 257	8 975 260	4 954 525	4 862 262
% der Verkehrsausgaben	24,38	24,11	24,43	24,20	23,96	23,98
Verschiedene Betriebskosten . . . . £	18 168 244	18 011 976	12 448 371	12 316 669	7 159 312	7 049 287
% der Verkehrsausgaben	36,72	36,38	33,37	33,20	34,61	34,76
Allgemeine Ausgaben . . . . . £	2 327 231	2 124 954	1 255 635	1 261 172	961 541	930 026
% der Verkehrsausgaben	4,70	4,29	3,37	3,40	4,65	4,59
Sonstige Ausgaben . . . . . £	1 949 482	2 753 051	1 887 722	1 823 039	1 322 206	1 270 963
% der Verkehrsausgaben	3,94	5,55	5,05	4,91	6,39	6,27
Summe der Verkehrsausgaben . . . . £	49 483 778	49 516 295	37 307 444	37 095 503	20 681 591	20 277 498
Verschiedene Ausgaben sowie Ergebnis der Fracht- und Wagenmieteabrechnung . . . . . £	37 686	46 917	— 151 053	— 163 059	78 471	72 978
Summe der Betriebsausgaben . . . . £	49 521 464	49 563 212	37 156 391	36 932 444	20 760 062	20 350 476
Betriebszahl . . . . . %	80,32	81,83	82,30	82,23	80,66	80,47
Durchschnittliche Ausgabe pro Zugmeile Schill.	6,46	6,59	6,78	6,84	6,41	6,42

	Southern		Insgesamt		+ oder — £	in %
	1935	1934	1935	1934	1935 gegen 1934	
Unterhaltung des Oberbaues und der baulichen Anlagen . . . . . £	3 154 269	3 016 712	17 979 926	17 409 271	+ 570 655	+ 3,28
% der Verkehrsausgaben	19,63	18,81	14,55	14,16		
Unterhaltung der Fahrzeuge . . . . £	2 398 604	2 330 286	21 431 031	21 510 917	— 79 886	— 0,67
% der Verkehrsausgaben	14,93	14,53	17,34	17,50		
Lokomotivbetriebskosten . . . . . £	4 077 234	4 018 684	30 212 219	29 793 653	+ 418 566	+ 1,40
% der Verkehrsausgaben	25,37	25,05	24,45	24,24		
Verschiedene Betriebskosten . . . . £	4 952 788	4 944 982	42 728 715	42 322 914	+ 405 801	+ 0,96
% der Verkehrsausgaben	30,82	30,83	34,60	34,43		
Allgemeine Ausgaben . . . . . £	747 051	737 460	5 291 458	5 053 612	+ 237 846	+ 4,71
% der Verkehrsausgaben	4,65	4,60	4,28	4,11		
Sonstige Ausgaben . . . . . £	739 523	992 391	5 898 933	6 839 444	— 940 511	—13,73
% der Verkehrsausgaben	4,60	6,18	4,78	5,56		
Summe der Verkehrsausgaben . . . . £	16 069 469	16 040 515	123 542 282	122 929 811	+ 612 471	+ 0,50
Verschiedene Ausgaben sowie Ergebnis der Fracht- und Wagenmietenabrechnung . . . . . £	23 708	29 963	— 11 188	— 13 201	2 013	
Summe der Betriebsausgaben . . . . £	16 093 177	16 070 478	123 531 094	122 916 610	+ 614 484	+ 0,50
Betriebszahl . . . . . %	77,94	78,90	80,64	81,32		
Durchschnittliche Ausgabe pro Zugmeile Schill.	4,82	4,90	6,26	6,34		

An Verwaltungskosten (Gehältern, Bürokosten) entstanden für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und der baulichen Anlagen 1935 1 148 325 £ gegenüber 1 141 176 £ im Jahre 1934.

Die Unterhaltung der Fahrzeuge erstreckte sich auf einen Bestand von 21 810 (Vorjahr 21 945) Lokomotiven und Triebwagen, 58 844 (Vorjahr 59 669) Personenwagen und 630 317 (Vorjahr 632 294) Güterwagen. Alle Fahrzeuggattungen sind hiernach im Berichtsjahr vermindert worden. Erwähnt werden muß dabei, daß die Southern ihre elektrischen Triebwagen von 1059 im Jahre 1934 auf 1155 im Jahre 1935 vermehrt hat. Einer völligen Erneuerung wurden 566 (391) Dampflokomotiven, 44 (0) elektrische Triebwagen, 2135 (1890) Personenwagen und 21 350 (14 985) Güterwagen unterzogen. Die Erneuerungsarbeiten nahmen also 1935 trotz verminderten Fahrzeugbestandes einen beträchtlich größeren Umfang an als 1934. An der Zunahme bei den Lokomotiven und Güterwagen waren alle 4 Gesellschaften beteiligt; bei den Personenwagen gilt dies nur für die LNER, GWR und Southern, während bei der LMSR hier ein scharfer Rückgang von 1090 auf 866 Wagen zu verzeichnen ist.

Es wurden aufgewendet[1]:

	für völlige Erneuerung		für laufende Unterhaltung und teilweise Erneuerung	
	1935	1934	1935	1934
Dampflokomotiven mit Tender				
insgesamt . . . . . £	2 554 208	1 819 061	8 381 164	8 557 256
durchschn.[2] . . . . . £	4 512,73	4 652,33	415,63	420,11
Elektrische Triebwagen				
insgesamt . . . . . £	353 704	85 742	441 053	401 997
durchschn.[2] . . . . . £	8 038,73	unbek.	292,67	284,90
Personenwagen				
insgesamt . . . . . £	3 356 224	2 749 852	3 573 016	3 424 611
durchschn.[2] . . . . . £	1 572,00	1 454,95	60,72	57,39
Güterwagen				
insgesamt . . . . . £	2 878 428	1 802 630	3 410 749	3 390 287
durchschn.[2] . . . . . £	134,82	120,30	5,41	5,36

[1] Von den in der Zusammenstellung angegebenen Kosten für die Erneuerung von Fahrzeugen ist ein Teil auf die „Erneuerungsrechnung" übertragen worden, so daß die Betriebsrechnung insoweit entlastet wird.

[2] Die Durchschnittskosten beziehen sich im Falle der völligen Erneuerung auf die erneuerten Fahrzeuge und im Falle der laufenden Unterhaltung und teilweisen Erneuerung auf alle Fahrzeuge der betreffenden Gattung.

Die Jahresdurchschnittsleistung der Dampflokomotiven konnte bei der LMSR, LNER und GWR weiter gesteigert werden; sie betrug bei diesen Bahnen 27 300 (26 534), 23 632 (23 191) bzw. 26 196 (25 501) englische Meilen. Dagegen ging sie bei der Southern, die im Vorjahr den Höchststand behauptete, von 27 558 auf 26 995 Meilen zurück.

Die Verwaltungskosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge betrugen 1935 868 563 £ gegen 913 225 £ im Jahre 1934.

Die Lokomotivbetriebskosten entfallen zum weitaus größten Teil auf den Dampfbetrieb. Nur bei der Southern stellt sich das Verhältnis der Kosten für Dampf- und elektrischen Betrieb schon auf etwa 3 : 1. Insgesamt ergibt sich folgendes Bild[1]:

	Dampfbetrieb		Elektr. Betrieb	
	1935	1934	1935	1934
Gesamtkosten . . . . . £	29 245 998	28 870 289	1 526 477	1 423 805
pro Zugmeile . . Schill	19,56	19,20	10,14	10,14
pro Lokomotive oder Triebwagen . . . . £	1449,54	1416,67	1004,26	999,86
davon:				
Löhne . . . . . £	17 212 911	16 942 204	353 471	322 084
Brennstoffe . . . . . £	10 375 687	10 276 118	—	—
Wasser . . . . . £	734 191	744 939	—	—
Elektr. Strom . . . . . £	—	—	1 150 475	1 083 382
Schmiermittel . . . . . £	218 937	225 578	7 733	7 367
Andere Betriebsstoffe einschl. Dienstkleidung . . . . . £	416 356	398 951	14 798	10 972
Verschiedenes . . . . . £	287 916	282 499	—	—

Von den gesamten Lokomotivbetriebskosten für den elektrischen Betrieb entfallen nicht weniger als 1 023 710 £ (1934: 907 653 £) auf die Southern, die auch mit einem Durchschnitts-Meilensatz von 8,68 Schilling beim elektrischen Betrieb weitaus am besten abschneidet. Dank diesem günstigen Ergebnis hat die Southern auch im Durchschnitt aller Betriebsarten mit 14,91 Schilling den günstigsten Meilendurchschnittssatz erreicht. Der Durchschnittssatz für die Gruppenbahnen als Gesamtheit beträgt 18,17 Schilling gegenüber 18,25 Schilling im Vorjahr. Der un-

[1] Der Betrieb mit Triebwagen mit Verbrennungsmotor hat vorläufig bei den Gruppenbahnen einen verschwindend geringen Umfang und kann daher hier übergangen werden.

günstigste Durchschnittssatz findet sich bei der LNER, wo er zudem noch von 19,08 Schilling im Jahre 1934 auf 19,12 Schilling im Berichtsjahr gestiegen ist.

Verwaltungskosten werden unter den Lokomotivbetriebskosten mit 719 722 £ für 1935 (gegen 718 039 £ für 1934) ausgewiesen.

Von den „Verschiedenen Betriebskosten" entfallen mehr als 80 % auf Löhne und Gehälter für das Personal des äußeren Dienstes, nämlich 33 926 524 £ gegenüber 33 563 719 £ im Vorjahr. Weiter sind bei dieser Ausgabestelle verbucht:

1935	1934	
1 339 192 £	1 321 108 £	für Brennstoffe, Wasser, Licht,
1 354 007 £	1 333 838 £	„ Drucksachen, Schreibwaren,
1 666 374 £	1 640 651 £	„ Reinigen, Ölen und Beleuchten von Fahrzeugen,
713 879 £	722 421 £	„ Betriebskosten für stationäre Maschinen, Krananlagen, Aufzüge,
1 800 890 £	1 776 970 £	„ Umladekosten im Verkehr mit Straßenfahrzeugen.

Im übrigen sind in den „Verschiedenen Betriebskosten" noch die Aufwendungen für Dienstkleidung des Betriebspersonals, für den Gemeinschaftsbetrieb auf bestimmten Bahnhöfen, für Wagendecken, für Fahrkartenverkaufsprovisionen sowie sonstige Nebenausgaben enthalten.

Den Hauptposten der „Allgemeinen Ausgaben" stellen die Überweisungen an den Pensions- und Unterstützungsfonds mit 3 864 933 £ (1934: 3 639 149 £) dar. Außerdem wurden für Belohnungen und Unterstützungen 61 639 £ (1934: 61 604 £) ausgegeben. Der Rest der „Allgemeinen Ausgaben" entfällt auf die Bezüge der Direktoren und des Verwaltungspersonals, auf die sachlichen Kosten der Verwaltung sowie auf Versicherungsprämien und Abgaben.

Bei den „Sonstigen Ausgaben" überwiegen die Zahlungen an den Frachtverminderungsfonds mit 2 759 051 £ gegenüber 3 715 461 £ im Vorjahr. Der scharfe Rückgang bei dieser Ausgabestelle erklärt sich, wie schon dargelegt, daraus, daß die LMSR und die Southern hier die zu erwartenden Steuerrückzahlungen mit 885 000 £ bzw. 250 000 £ abgesetzt haben. Weiter sind bei den „Sonstigen Ausgaben" außer den nicht ins Gewicht fallenden Gerichts- und Anwaltskosten verbucht:

1935	1934	
1 237 147 £	1 265 356 £	für Steuern, Abgaben usw.
760 342 £	743 251 £	„ Entschädigungen,
1 222 053 £	1 200 422 £	„ Zahlungen auf Grund der staatlichen Versicherungsgesetze.

Die Betriebszahl ist zwar bei der LMSR und bei der Southern zurückgegangen. Da dies jedoch allein auf die vorstehend geschilderten besonderen Abschreibungen bei den „Sonstigen Ausgaben" zurückzuführen ist, ergibt sich in Wirklichkeit für alle 4 Gesellschaften das übereinstimmende Bild, daß das Verhältnis zwischen Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen sich in geringem Umfang verschlechtert oder auch verbessert hat, je nachdem, ob man die zu erwartenden Steuerrückzahlungen berücksichtigen will oder nicht. Es ist dabei zu bemerken, daß sich die Betriebszahl der englischen Gruppenbahnen in keinem Falle mit der Betriebszahl der Deutschen Reichsbahn vergleichen läßt, da einmal die englischen Eisenbahnen für ihre Nebenbetriebe, die anschließend noch kurz besprochen werden, im Gegensatz zur Gesamtabrechnung der Deutschen Reichsbahn je eine besondere „Betriebsrechnung" aufstellen, und da weiter insbesondere die Grundsätze über die Ausscheidung der Ausgaben auf die Betriebs- und die Kapitalrechnung bei den Gruppenbahnen andere sind als bei der Deutschen Reichsbahn[1].

C. Betriebsleistungen.

Die Betriebsleistungen der Gruppenbahnen haben entsprechend dem gestiegenen Verkehrsanfall durchweg zugenommen. Das Verhältnis zwischen Zug- sowie Lokomotiv- und Triebwagenmeilen hat sich bei allen 4 Gesellschaften verbessert.

	1935	1934	in %
Gesamt-Zugmeilen			
Personenverkehr[2]	268 306 282	261 755 071	+ 2,50
Güterverkehr	126 226 834	125 730 516	+ 0,39
Zusammen	394 533 116	387 485 587	+ 1,82
Lokomotiv- und Triebwagenmeilen			
a) Zugdienst			
Personenverkehr[2]	269 512 767	263 097 021	+ 2,44
Güterverkehr	129 517 168	128 682 987	+ 0,65
b) Rangierdienst			
Personenverkehr[2]	17 176 418	17 044 033	+ 0,78
Güterverkehr	94 725 809	94 615 304	+ 0,12
c) Sonstiger Lokomotivdienst	50 050 581	49 986 480	+ 0,13
Zusammen	560 982 743	553 425 825	+ 1,37
Anteil der Zugmeilen an den Lokomotiv- und Triebwagenmeilen	70,33%	70,02%	

[1] Auf Kapitalrechnung sind 1935 bei den Gruppenbahnen 2 257 000 £ verrechnet worden gegenüber 3 746 000 £ im Vorjahr.

[2] Einschließlich Güterverkehr der Reisezüge.

III. Ergebnisse der Nebenbetriebe.

Die Nebenbetriebe der Gruppenbahnen schlossen 1935 wieder mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen ab. So erforderte die An- und Abfuhr von Gütern (Zuführung und Verteilung mittels Pferde- oder Motorfuhrwerk) bei der LMSR, LNER und GWR einen Zuschuß von rd. 850 000 £, und nur die Southern mit ihrem verhältnismäßig kleinen Anteil an diesem Verkehr konnte einen Überschuß von etwa 45 000 £ erzielen. Bei einer Gesamteinnahme von 4 846 284 £ und einer Gesamtausgabe von 5 652 801 £ stellt sich die Betriebszahl hier auf 116,64 (Vorjahr: 116,71). Für die Erledigung der betreffenden Beförderungsleistungen standen 13 247 (Vorjahr: 13 786) Pferde, 25 904 (Vorjahr: 26 940) Pferdewagen und -karren, 8333 (Vorjahr: 7655) Motorfahrzeuge und 2485 (Vorjahr: 1970) sonstige Fahrzeuge zur Verfügung. Die Zahlen lassen die weiter zunehmende Motorisierung dieses Betriebszweiges erkennen.

Der Landstraßenverkehr der Gruppenbahnen schloß bei allen 4 Gesellschaften mit einem Gewinn ab. Die Einnahmen von insgesamt 645 846 £ entfielen zu etwa gleichen Teilen auf den Personen- wie auf den Güterverkehr[1]. Die Ausgaben betrugen zusammen 543 587 £. Hiernach errechnet sich eine Betriebszahl von 84,17 (Vorjahr: 83,12).

Im Dampferverkehr erzielten die LMSR, GWR und Southern einen Gewinn von insgesamt rd. 385 000 £, während sich bei der LNER ein Mindererlös von rd. 44 500 £ ergab. Die Gesamteinnahmen stellten sich bei den 4 Gesellschaften auf 3 573 129 £, die Gesamtausgaben auf 3 232 587 £, so daß sich eine Betriebszahl von 90,47 (Vorjahr: 92,77) ergibt.

Der von den Gruppenbahnen unterhaltene Kanalbetrieb, der sich auf eine schiffbare Länge von insgesamt 997,5 engl. Meilen erstreckte, brachte nur der mit einem verschwindend geringen Anteil beteiligten Southern einen Gewinn. Die Gesamteinnahmen der Gruppenbahnen aus diesem Betriebszweig betrugen 170 591 £, die Gesamtausgaben dagegen 220 044 £. Die Betriebszahl beträgt mithin 128,99 (Vorjahr: 119,24).

Die Docks-, Hafen- und Werftbetriebe der Gruppenbahnen ergaben 1935 für alle 4 Gesellschaften einen Einnahmeüberschuß. Wenn sich auch der Gewinn bei der LNER und der Southern verminderte, so wurde dieser Rückgang doch annähernd durch das günstigere Ergebnis der LMSR wieder ausgeglichen, die im Vorjahr noch mit einem

[1] Dieses Verhältnis trifft jedoch im einzelnen nur bei der LNER zu. Bei der LMSR beträgt es 6 : 4 zugunsten des Personenverkehrs, während die GWR und die Southern auf der Landstraße ausschließlich Güterverkehr betreiben und daher auch nur hieraus Einnahmen haben.

Fehlbetrag abschließen mußte. Die Gesamteinnahmen stiegen um rd. 80 000 £ auf 6 608 903 £ und die Gesamtausgaben um rd. 91 000 £ auf 6 102 560 £. Als Betriebszahl ergibt sich 92,34 (Vorjahr: 92,08).

Einnahmen und Ausgaben der Hotel-, Bahnhofswirtschafts- und Speisewagenbetriebe der Gruppenbahnen zeigten in Übereinstimmung mit der Entwicklung des Personenverkehrs steigende Tendenz. Dabei gestaltete sich das Ergebnis insgesamt etwas günstiger, denn die Einnahmen nahmen um rd. 164 000 £ auf 5 529 257 £ zu, während die Ausgaben sich nur um 137 000 £ auf 4 941 028 £ erhöhten, so daß sich auch die Betriebszahl von 89,55 auf 89,36 verbesserte.

Schließlich ist hier noch der — gemeinsam mit der Imperial Airways Ltd. betriebene — Luftverkehr der Gruppenbahnen zu nennen, an dem allerdings nur die LMSR, die GWR und die Southern beteiligt sind. Wie im Vorjahr, ergab sich auch für 1935 bei allen 3 Gesellschaften ein Verlust, der mit insgesamt 43 200 £ (Vorjahr: 17 200 £) annähernd 73 % (Vorjahr: 78,5 %) der Gesamtausgaben erreichte. Die Betriebszahl dieses noch im Versuchsstadium befindlichen Geschäftszweiges stellt sich auf 369,90 (Vorjahr: 464,88).

IV. Gesamtjahresergebnis.

Bei der Beurteilung des in nachstehender Übersicht zusammengestellten Gesamtjahresergebnisses der Gruppenbahnen muß wieder darauf Rücksicht genommen werden, daß die LMSR und die Southern ihre Ausgabeseite durch Aktivierung der schon mehrfach erwähnten Steuerrückzahlungsansprüche gegenüber den beiden anderen Gesellschaften stark im voraus entlastet haben.

Nach Erledigung des Kapitaldienstes verblieb bei der LMSR ein Überschuß von rd. 114 000 £ (Vorjahr: rd. 39 000 £ Fehlbetrag), der auf das neue Jahr übertragen wurde. Die LNER hatte unter gleichen Voraussetzungen, trotzdem sie wieder 50 000 £ aus den Reserven heranzog, einen Fehlbetrag von rd. 2900 £ (Vorjahr: 13 600 £), der gleichfalls auf neue Rechnung übertragen wurde. Beide Gesellschaften sahen sich bei diesem Ergebnis abermals nicht in der Lage, auf die gewöhnlichen Aktien Dividende zu zahlen. Dagegen setzte die GWR die Dividende wieder wie im Vorjahr auf 3 % fest, obwohl ihr Reingewinn zum größeren Teil aus einer verstärkten Heranziehung des Reservefonds resultiert. Schließlich erhöhte sogar die Southern, deren reine Betriebsergebnisse hierzu eigentlich nicht ermutigen konnten, die Dividende von 4 auf 5 %. Bei der GWR und bei der Southern verblieb nach Berücksichtigung der Dividende ein geringer Restüberschuß, der auf das Jahr 1936 übernommen wurde.

Gesamtergebnis des Jahres 1935 im Vergleich zu 1934

	LMSR		LNER		GWR	
	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Gesamtanlagewert laut Kapitalrechnung . . . . . £	452 843 092	452 554 778	351 554 147	351 333 741	184 072 637	183 685 192
Brutto-Einnahmen aus allen Betriebszweigen . . . . . £	69 455 245	68 180 325	51 818 934	51 376 256	29 788 622	29 280 382
Brutto-Ausgaben für alle Betriebszweige . . . . . £	57 043 635	56 924 562	43 945 267	43 521 169	24 817 604	24 311 381
Einnahme-Überschuß aus allen Betriebszweigen . . . . . £	12 411 610	11 255 763	7 873 667	7 855 087	4 971 018	4 969 001
Anteil aus Gemeinschaftsbetrieb . . £	68 314	57 306	284 101	258 199	141 107	130 638
Verschiedene Einnahmen . . . . . £	2 291 005	2 331 358	1 162 408	1 177 889	1 114 271	1 069 264
Verschiedene Ausgaben . . . . . £	1 743 404	1 723 191	948 803	943 029	775 837	757 904
Gesamt-Rohgewinn . . . . . £	13 027 525	11 921 236	8 371 373	8 348 146	5 450 559	5 410 999
Überweisung vom Reservefonds . . . £	—	—	50 000	50 000	710 000	550 000
Gewinn aus Verwertung von Kapitalsanlagen . . . . . £	—	—	—	—	122 990	323 948
Dienst der Anleihen und Schuldverschreibungen . . . . . £	4 439 170	4 439 171	4 263 349	4 253 298	1 649 811	1 649 809
Dividende auf Vorzugsaktien . . . . £	8 474 383	7 521 200	4 160 874	4 158 458	3 344 699	3 344 699
Reingewinn . . . . . £	113 972	— 39 135	— 2 850	— 13 610	1 289 039	1 290 439

	Southern		Insgesamt		+ oder — %
	1935	1934	1935	1934	1935 gegen 1934
Gesamtanlagewert laut Kapitalrechnung . . . . . £	167 425 314	166 064 274	1 155 895 190	1 153 637 985	+ 0,19
Brutto-Einnahmen aus allen Betriebszweigen . . . . . £	23 517 026	23 152 749	174 579 827	171 989 712	+ 1,51
Brutto-Ausgaben für alle Betriebszweige . . . . . £	18 476 400	18 399 375	144 282 906	143 156 487	+ 0,79
Einnahme-Überschuß aus allen Betriebszweigen . . . . . £	5 040 626	4 753 374	30 296 921	28 833 225	+ 5,03
Anteil aus Gemeinschaftsbetrieb . £	— 41 383	— 49 432	452 139	396 711	+14,00
Verschiedene Einnahmen . . . . . £	1 310 909	1 326 479	5 878 593	5 904 990	— 0,45
Verschiedene Ausgaben . . . . . £	237 855	230 086	3 705 899	3 654 210	+ 1,41
Gesamt-Rohgewinn . . . . . £	6 072 297	5 800 335	32 921 754	31 480 716	+ 4,58
Überweisung vom Reservefonds . . . £	—	—	760 000	600 000	
Gewinn aus Verwertung von Kapitalsanlagen . . . . . £	—	—	122 990	323 948	
Dienst der Anleihen und Schuldverschreibungen . . . . . £	1 943 167	1 943 167	12 295 497	12 285 445	
Dividende auf Vorzugsaktien . . . . £	2 751 278	2 751 278	18 731 234	17 775 635	
Reingewinn . . . . . £	1 377 852	1 105 890	2 778 013	2 343 584	+18,54

Die Jahresberichte der Gruppenbahnen lassen in ihrem Gesamtergebnis eine — wenn auch in ihrem Ausmaß zurückgegangene — weitere Aufwärtsentwicklung bei den englischen Eisenbahnen erkennen. Wenn es dem europäischen Inselreich gelingt, die Schwierigkeiten sozialer Art im Innern zu überwinden und die wirtschaftlichen Beziehungen zu anderen Völkern wieder reger zu gestalten, so wird das Jahr 1936 den englischen Gruppenbahnen einen verstärkten Aufschwung bringen. Die eingangs schon erwähnte günstige Einnahmeentwicklung während der ersten 15 Wochen des neuen Jahres sowie die gleichfalls bereits besprochene positive Entscheidung des Oberhauses über die Steuerpflicht der Eisenbahngesellschaften machen ein gutes Ergebnis für 1936 um so wahrscheinlicher. *B. Stumpf, Berlin.*

Kleine Mitteilungen.

Das Eisenbahnwesen in der neuesten Patentstatistik. Patentanmeldungen und Patenterteilungen sind immer ein wichtiger Maßstab für die technische Weiterentwicklung auf bestimmten Gebieten gewesen. So gewährt auch die soeben bekannt gewordene Patentstatistik für das Jahr 1935 sehr interessante Einblicke in die technische Entwicklung und die exakte technisch-wissenschaftliche Forschungsarbeit auf dem großen Gebiet der Eisenbahntechnik, vornehmlich des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnbaues. Von 1934 auf 1935 stieg die Zahl der Patentanmeldungen in Deutschland von insgesamt 52 856 auf 53 592. Die Zahl der erteilten Patente dagegen ging im gleichen Zeitraum von 17 011 auf 16 139 zurück, ein Zeichen dafür, daß heute erhöhte Anforderungen an die Patentfähigkeit und die Patenterteilung gestellt werden. Immerhin liegen die Zahlen der Patentanmeldungen und Patenterteilungen über denjenigen der Jahre 1925 bis 1928, Jahren wirtschaftlicher Hochkonjunktur. Nach der Patentrolle sind im Jahr 1935 17 394 Patente abgelaufen oder sonst gelöscht worden. Am Jahresschluß 1935 sind insgesamt 84 101 Patente in Kraft geblieben. Von Interesse ist hierbei, daß von den 53 592 Patentanmeldungen des vergangenen Jahres 44 680 auf Deutschland und 8912 auf das Ausland entfielen. Die Auslandsanmeldungen sind mit zunehmender Zurückdrängung Deutschlands vom Weltmarkt in den letzten Jahren stetig zurückgegangen. Sie beliefen sich 1931 auf 14 225, gingen 1932 auf 11 899, 1933 auf 11 011, 1934 weiter auf 9742 und 1935 sogar auf 8912 zurück. An den Anmeldungen waren beteiligt die Vereinigten Staaten mit 1649, Frankreich mit 1414, die Schweiz mit 1322, Großbritannien mit 1138, die Niederlande mit 594, Österreich mit 464, die Tschechoslowakei mit 392, Italien mit 383, Schweden mit 375, mit geringeren Ziffern ferner Belgien, Dänemark und Norwegen, Jugoslawien, Polen und Sowjetrußland.

Was zunächst den Eisenbahnbetrieb anbelangt, so finden sich die hier einschlägigen Patente in der Patentklasse 20. Hier sind vor allem jene Neuerungen untergebracht, welche Lokomotiven und Triebwagen betreffen, ferner die Aufbauten von Personen- und Güterwagen angehen. Hierunter fallen auch Vorrichtungen für die Heizung, Lüftung und Beleuchtung von Eisenbahnwagen, Schlaf-, und Speisewageneinrichtungen, gesundheitliche Einrichtungen wie Wascheinrichtungen, Klapptische, Gepäcknetze, Arm- und Kopfstützen u. dgl. Von erheb-

licher Bedeutung sind die Neuerungen an Untergestellen für Wagen und Lokomotiven, an Achsen und Radsätzen, an Achslagern und Achsbüchsen, an Abfederungen, an Rädern als solchen, sowie an Schutzvorrichtungen. Bedeutung gewinnen in diesem Zusammenhang die Patente für Kupplungen der verschiedensten Art, für Zug- und Stoßvorrichtungen, vor allem auch an einfachen Bremsen, Mehrwagenbremsen, an Luft-, Flüssigkeits- und elektromagnetischen Bremsen. Nicht unerwähnt bleiben dürfen die patentierten Neuerungen an Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserkranen, Prellböcken, Schienenrollböcken sowie an Überladevorrichtungen. Eine besondere Stellung nimmt das Eisenbahnsicherungswesen ein. Zahlreich waren in den letzten Jahren die patentierten Neuerungen für den Stellwerksbetrieb und die Weichenstellung, für den Signalbetrieb, für die Zugsicherung und Zugbeeinflussung durch mechanische und elektrische Vorrichtungen, für Stations-Blockeinrichtungen und Streckensignale. Besondere Bedeutung gewinnen neuerdings die Patente für elektrischen Bahnbetrieb. Sie betreffen vor allem Einrichtungen und Verfahren für den Betrieb elektrischer Eisenbahnen, für die elektrische und gemischt-elektrische Zugförderung. Eine Reihe Patente erstrecken sich ferner auf die Steuerung, Schaltung und Regelung elektrischer Eisenbahnzüge, sowie auf Sicherheits- und Bremseinrichtungen. In der für alle diese Gebiete zuständigen Patentklasse 20 wurden im Jahr 1935 1084 Patente angemeldet und 424 Patente eingetragen. 1930 standen 1591 Patentanmeldungen 631 Patenterteilungen gegenüber. 1931 entfielen auf 1572 Anmeldungen 680 Erteilungen. Das Jahr 1932 brachte einen Rückgang auf 1358 Anmeldungen und 620 Erteilungen. Für 1933 stellen sich diese Ziffern auf 1154 bzw. 519, für 1934 auf 1055 bzw. 482. Wie auf anderen Gebieten der Technik, ist auch hier eine rückläufige Entwicklung festzustellen, wenn auch nicht in dem anderwärts anzutreffenden Ausmaße. Das Verhältnis zwischen Patentanmeldungen und -erteilungen ist als durchaus günstig anzusehen. Von 1877, dem Zeitpunkt der Errichtung der Patentrolle, bis 1935 wurden auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes insgesamt 53 665 Patente angemeldet und 18 967 Patente erteilt. Die Zahl der Löschungen belief sich 1935 auf 486. Am Jahresschluß 1935 waren in der Patentklasse 20 insgesamt 2534 Patente rechtskräftig eingetragen. Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang, daß für eine Reihe der vorerwähnten technischen Gebiete auch eine beträchtliche Anzahl Gebrauchsmuster angemeldet und erteilt wurden. 1930 entfielen auf 1065 Anmeldungen 462 Erteilungen, 1931 auf 1002 Anmeldungen sogar 518 Erteilungen. Das Jahr 1932 brachte einen Rückgang auf 825 Anmeldungen und 431 Eintragungen. Für 1933 stellen sich diese Ziffern auf 765 bzw. auf 300, für 1934 auf 831 bzw. 435. 1935 kamen auf 911 Anmeldungen 435 Erteilungen.

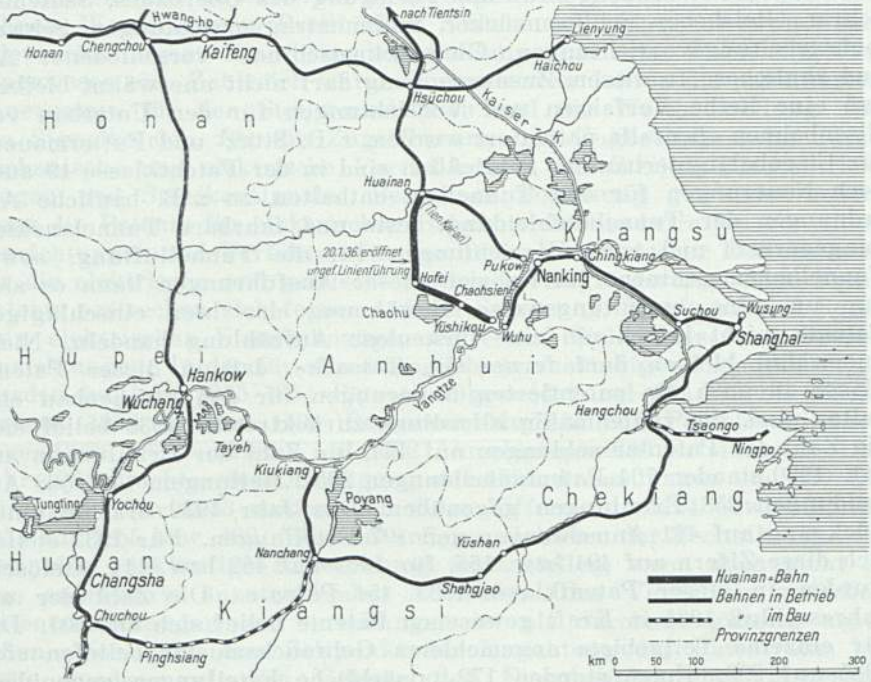
Für das Gebiet des Eisenbahnbaues ist die Patentklasse 19 zuständig. Die hier patentierten Neuerungen betreffen zunächst die Gleisbettung für Schienenwege, die Entwässerung des Oberbaues, Einrichtungen, um das Wandern des Gleises zu hindern und ähnliches. Eine Reihe von Patenten erstreckt sich auf Schwellen und zwar auf Holzschwellen auch in Verbindung mit Eisen, auf eisernen Quer- und Lang-

schwellen, sowie auf Schwellen aus Kunststeinen, Eisenbeton u. dgl. Auch für Schienen und Schienenbefestigungen sind Patente eingetragen. Bedeutung gewinnen in diesem Zusammenhang die Schienenstoßverbindungen, Stoßfanglaschen und Stoßfangschienen, Laschen verschiedenster Art wie Kopflaschen, Sattellaschen, Fußlaschen, Übergangslaschen und Notlaschen. Hierher gehören ferner Oberbaugeräte und Maschinen wie Gleislegemaschinen, Bettungsgeräte und -maschinen, fahrbare Geräte und tragbare Werkzeuge für die Verlegung des Oberbaues, Schienenbohrer, Gleisheber, Schienenrücker, Schienentragvorrichtungen, Schwellenbearbeitungsvorrichtungen, Gleisrückmaschinen verschiedener Art und ähnliches. In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß eine Reihe Verfahren und Vorrichtungen für den Unterbau von Eisenbahnen ebenfalls patentiert wurden, z. B. Stütz- und Futtermauern für Eisenbahnunterbauten. Schließlich sind in der Patentklasse 19 auch noch Neuerungen für den Tunnelbau enthalten, so z. B. bauliche Anordnungen der Tunnelauskleidung, feste und fahrbare Tunnelauskleidungsgerüste und auch Vorrichtungen für die Tunnellüftung, sowie Tunnelbohrmaschinen. Im Rahmen dieser Ausführungen kann es sich nur um eine andeutungsweise Erwähnung der hier einschlägigen Patente, nicht jedoch um eine lückenlose Aufzählung handeln. Nicht unerwähnt bleiben darf ferner die Tatsache, daß in dieser Patentklasse 19 auch die patentierten Neuerungen für den Straßenbau enthalten sind, die zahlenmäßig allerdings zurücktreten. 1935 belief sich die Zahl der Patentanmeldungen auf 434, die Zahl der Erteilungen auf 141. 1930 standen 704 Patentanmeldungen 205 Erteilungen, 1931 568 Anmeldungen 258 Erteilungen gegenüber. Das Jahr 1932 brachte einen Rückgang auf 481 Anmeldungen und 197 Erteilungen. Für 1933 stellen sich diese Zifern auf 491 bzw. 155, für 1934 auf 482 bzw. 111. Gelöscht wurden in dieser Patentklasse 1935 154 Patente. Die Zahl der am Jahresschluß 1935 in Kraft gewesenen Patente belief sich auf 601. Die für einzelne Teilgebiete angemeldeten Gebrauchsmuster beliefen sich 1935 auf 299. Ihnen standen 172 tatsächliche Erteilungen gegenüber. Von 1891, in welchem Jahr der Gebrauchsmusterschutz eingeführt wurde, bis 1935 sind in der Patentklasse 19 insgesamt 9018 Gebrauchsmuster eingetragen worden. Nicht übersehen werden darf bei der Betrachtung dieser Entwicklung, daß eine sehr große Anzahl dieser das Eisenbahnwesen berührenden Patente aus den Kreisen der einschlägigen Industrien stammen, daß jedoch auch viele dieser Patente und Gebrauchsmuster ihren Ursprung der eigentlichen Eisenbahnpraxis verdanken und daß gerade aus Eisenbahnfachkreisen stets wertvollste patentfähige Anregungen gekommen sind und kommen. *Dr. Barth.*

Inbetriebnahme der Huainan-Bahn (mit einer Übersichtskarte). Am 20. Januar d. Js. ist die Huainan-Eisenbahn dem Verkehr übergeben worden.

Die von der National Reconstruction Commission gebaute, ungefähr 220 km lange Eisenbahnlinie hat ihren nördlichen Ausgangspunkt bei

Tien Kai-an in der Nähe der Huainan- und Tatung-Kohlengruben, verläuft dann quer durch die Provinz Anhui in nordwestlich-südöstlicher Richtung über Hofei und Chowhsien und endet bei Yüshikou am Yangtze (gegenüber von Wuhu). Mit den Vorbereitungsarbeiten ist schon im Jahre 1930 begonnen worden. Die eigentlichen Bauarbeiten haben jedoch nur ungefähr zwei Jahre in Anspruch genommen.



Inbetriebnahme der Huainan-Bahn

Die Bahn ist in erster Linie gebaut worden, um die Produktion der der Nationalen Aufbau-Kommission gehörigen Kohlengruben in Nordanhui nach dem Süden der Provinz und an den Yangtze zu bringen, und ihr so ein größeres Absatzfeld zu erschließen, doch wird sie ohne Zweifel auch zur Belebung des allgemeinen Güter- und Personenverkehrs innerhalb der Provinz beitragen. Die Tientsin-Pukow-Bahn, die bisher die Verfrachtung der Anhui-Kohlen besorgt hatte, wird dadurch Einnahmeverluste erleiden.

Bemerkenswert ist, daß die Bahnanlagen und Gleise fast ausschließlich aus altem, zum großen Teil aus den Vereinigten Staaten gekauften Material gebaut worden sind, zu Preisen, die noch unter dem europäischen Schrottpreis gelegen haben sollen. So war es möglich, den laufenden Bahnkilometer zu dem außerordentlich geringen Satz von etwa 20 000 mex. $ zu bauen. Allerdings hat man die ursprüngliche Absicht, 85-Pfund-Schienen zu verlegen, nicht ausgeführt und statt

dessen, vorläufig im nördlichen Teil, 50-Pfund-Schienen eingebaut. Auch das rollende Material ist, mit Ausnahme von 10 Lokomotiven vom Mikado-Typ, die Skoda geliefert hat, alt. Pressemeldungen zufolge verfügt die Bahn zur Zeit insgesamt über 12 Personen- und rund 230 Güterwagen, sowie 15 Lokomotiven, von denen u. a. zwei von der Shantung-Bahn übernommen worden sind.

Der Bahnbau ist durch ein chinesisches Bankenkonsortium unter Führung der Nationalen Aufbaukommission finanziert worden. Die für die Verzinsung und Amortisation erforderlichen Mittel will der Vorsitzende der Kommission aus den Einnahmen der der Kommission unterstehenden Elektrizitätswerke und Gruben aufbringen, was bisher nur unter Schwierigkeiten durchführbar war.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflicht.

Urteil des Reichsgerichts vom 12. Dezember 1935 in Sachen der W. Sch., Klägerin, Revisionsklägerin, gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion D., Beklagte, Revisionsbeklagte — VI. 277/35 —.

Hat ein Unfall bei dem Verletzten eine vorhandene krankhafte Anlage verstärkt, so kann der „adäquate" ursächliche Zusammenhang im Rechtsinne gegeben sein, auch wenn in solchem Falle ein ersichtlicher Zusammenhang im Sinne der medizinischen Wissenschaft zu verneinen ist.

Tatbestand.

Am 7. November 1932 fuhr die Klägerin mit einem Personenzuge der Beklagten von G. nach St. E. Beim Aussteigen fiel sie rücklings auf den Bahnsteig, weil der Zug, als schon etliche Personen ihn verlassen hatten und die Klägerin auf dem Trittbrett stand, wieder anrückte und etwa eine halbe Wagenlänge weiterfuhr. Die Klägerin behauptet, sie habe bei dem Sturz einen Bruch der Wirbelsäule, eine Quetschung der Brust- und Lendenwirbel und eine Rückenmarkslähmung erlitten, sei infolgedessen gelähmt und nicht mehr imstande, ihrem Erwerb als Privatkrankenpflegerin nachzugehen, bedürfe auch selbst besonderer Pflege. Sie nimmt die Beklagte auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes und der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen auf Schadensersatz in Anspruch und fordert mit der Klage 2000 RM Schmerzensgeld, 200 RM für Aufwendungen und vom 4. April 1932 ab eine Geldrente von vierteljährlich 300 RM, abzüglich der ihr von der Beklagten am 16. Mai, 21. Juni und 8. Juli 1933 gezahlten insgesamt 450 RM.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Diese hat, nachdem das Urteil des Oberlandesgerichts laut Quittung von Anwalt zu Anwalt am 17. Mai 1935 zugestellt war, am 20. Juni 1935 Revision eingelegt mit dem Antrage, ihr die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Revisionsfrist zu erteilen. Sie hat diesen Antrag damit begründet, daß ihr Gesuch um Bewilligung des Armenrechts bei dem Reichsgericht am 11. Juni 1935 eingegangen, der dem Gesuch stattgebende Beschluß vom 17. Juni 1935 aber erst am 19. Juni 1935 zugestellt worden ist.

Zur Sache verfolgt die Klägerin mit der Revision ihren Klageanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Die beantragte Wiedereinsetzung in den vorigen Stand war zu bewilligen, da das am siebentletzten Tage der Revisionsfrist eingegangene Armenrechtsgesuch der Klägerin als rechtzeitig gestellt anzusehen ist; daß die Entscheidung über das Gesuch erst nach Ablauf der Frist zugestellt und infolgedessen die Revision durch den beigeordneten Armenanwalt zu spät eingelegt worden ist, war für die Klägerin ein unabwendbarer Zufall (§ 233 ZPO.).

Das Berufungsgericht nimmt zugunsten der Klägerin an, daß die Beklagte ihr nicht nur nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, sondern auch nach §§ 823, 831, 847 BGB. für den durch den Unfall entstandenen Schaden haftet, und verneint, daß ein Verschulden der Klägerin bei dem Unfall mitursächlich gewesen sei. Demgemäß erkennt es an, daß die Klägerin wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld, ein sogenanntes Schmerzensgeld, zu beanspruchen hatte. Als angemessenes Schmerzensgeld sieht es einen Betrag von 300 RM an und verneint, daß die unstreitig an die Klägerin gezahlten 450 RM als Schmerzensgeld gezahlt worden seien. Es weist aber auch insoweit die Klage ab, weil die Beklagte gegen den Schmerzensgeldanspruch aufgerechnet habe mit einem Anspruch auf Rückzahlung der 450 RM. Diesen Rückzahlungsanspruch sieht es als begründet an, weil der Zustand der Klägerin, aus dem sie die Klageansprüche herleitet, nicht als Folge des Unfalls anzusehen sei, die Beklagte daher die 450 RM ohne Rechtsgrund gezahlt habe und sie als ungerechtfertigte Bereicherung zurückfordern könne. Da die 450 RM nicht auf Schmerzensgeld gezahlt sind, hätte das Berufungsgericht, auch wenn es den Zustand der Klägerin nicht als Unfallsfolge ansah, prüfen müssen, ob das Geld nicht als Vorschuß zur Deckung der Kosten des Unterhalts und der Pflege für die Zeit nach der Entlassung der Klägerin aus dem Krankenhause gezahlt und dafür verbraucht worden ist, wofür sie in ihrem Schriftsatz vom 22. Januar 1935 unter IV. auch Beweis angeboten hat, und ob die Klägerin durch die erhaltenen 450 RM noch bereichert ist. Soweit es sich um notwendige und angemessene Aufwendungen für die Zeit bis zum 15. Juli 1933 handelt, hat überdies die Beklagte in ihrem Schriftsatz vom 9. Januar 1934 sich bereit erklärt, sie aus Entgegenkommen zu übernehmen. Auch das hätte das Berufungsgericht äußerstenfalls berücksichtigen müssen. Danach kann die Abweisung mit dem an sich zugebilligten Schmerzensgeldanspruch von 300 RM auch dann nicht aufrechterhalten werden, wenn der Zustand der Klägerin nicht als Unfallsfolge anzusehen ist.

Aber auch die Verneinung dieses ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Unfall und dem Zustand der Klägerin und damit auch die Abweisung der weiteren Klageansprüche unterliegt rechtlichen Bedenken. Da das Berufungsgericht sich den erstatteten ärztlichen Gutachten anschließt und keine Feststellungen trifft, die von dem den Gutachten zugrundegelegten Sachverhalt abweichen, so ist von diesem Sachverhalt auszugehen. Danach wurde die Klägerin nach dem Unfall auf einer Bahre ins Krankenhaus geschafft und machte bei der Aufnahme einen erregten und verstörten Eindruck, klagte über Schmerzen im Rücken und konnte nur mit Hilfe unter großen Schmerzen im Rücken aufgesetzt werden. Im Krankenhaus wurde festgestellt, daß die Brustwirbelsäule, die Lendenwirbelsäule und das Kreuzbein bei Beklopfen schmerz-

haft waren. Die Röntgenaufnahme der Wirbelsäule am 11. November 1932, vier Tage nach dem Unfall, ergab einen Einrißbruch des linken Gelenkfortsatzes am elften Brustwirbel. Wegen zunehmender Schmerzen in der Wirbelsäule wurde am 30. November ein Schwebeverband angelegt, der bis zum 16. Dezember liegen blieb. Während der Bettruhe erfolgten keine aktiven Bewegungen der unteren Gliedmaßen außer geringer Beugung der Fußgelenke. Seit dem 17. Dezember trat starke Pulsbeschleunigung, Zittern der Hände und Pulsation des Kropfes auf, verbunden mit starker psychischer Unruhe. Diese Erscheinungen wurden als Anzeichen vermehrter Tätigkeit der Schilddrüse angesehen mit Einspritzungen behandelt und wesentlich gebessert. Da seit dem 27. Januar 1933 die Schmerzen im oberen Abschnitt der Brustwirbelsäule wieder zunahmen, wurde die Klägerin zur Ruhigstellung der Wirbelsäule auf ein Gipsbett gelagert und diese Behandlung wurde bis zum 22. Februar innegehalten. Auch während dieser Zeit ist trotz kräftigster elektrischer Behandlung eine Besserung in der „Motilität" der Beine nicht eingetreten. Die Beine konnten im Liegen nicht von der Unterlage gehoben und überhaupt irgendwie bewegt werden. Nur eine geringe Beweglichkeit der Fußgelenke war vorhanden. Am 7. April 1933 wurde die Klägerin auf ihr Verlangen gegen ärztlichen Rat entlassen. Das Gutachten des Krankenhauses bezeichnete sie als gehunfähig und völlig arbeitsunfähig. Neurologische Anzeichen für eine organisch bedingte Lähmung hatten die Gutachter des Krankenhauses nicht gefunden. Nach den von der Beklagten vorgelegten Ermittlungsakten hat die Klägerin zuerst in einem Schreiben vom 30. März 1933 Ansprüche gegen die Beklagte erhoben, und zwar in der Form, daß sie unter Bezugnahme auf das bevorstehende Aufhören der Leistungen der Ortskrankenkasse um Mitteilung bat, wie die Beklagte sie für den Unfall, infolgedessen sie zeitlebens gelähmt bleibe, zu entschädigen gedenke, und am 15. Mai 1933 stellte sie unter Bezugnahme auf eine Verhandlung mit dem zu ihr gesandten Reichsbahnbeamten bestimmte Ansprüche. Daß sie in einem früheren Zeitpunkt das Verlangen nach Rente oder sonstiger Versorgung gestellt hätte, ist nicht festgestellt. Die Gutachter haben keine Anzeichen einer organischen Erkrankung des Nervensystems feststellen können und nehmen an, die scheinbare Lähmung der Beine sei nicht organisch begründet, insbesondere sei der Einrißbruch des Gelenkfortsatzes am elften Brustwirbel nicht geeignet, die Lähmungserscheinungen hervorzurufen. Es handle sich bei der Klägerin um Erscheinungen einer hysterischen Reaktion. Als solche sei auch die Lähmung aufzufassen. Diese sei nicht durch irgendwelche Unterbrechung von Nervenbahnen innerhalb des Zentralnervensystems oder von peripheren Nerven bedingt, sondern auf psychischem Wege unter Mitwirkung der Vorstellung, die Beine nicht bewegen zu können, entstanden. Die im Dezember 1932 festgestellte starke Pulsbeschleunigung könne mit der vorhandenen Schilddrüsenvergrößerung zusammenhängen, aber auch mit gleicher Wahrscheinlichkeit teils als Ausdruck einer nervösen Labilität des Herzens aufgefaßt werden, teils damit zusammenhängen, daß das Herz durch die unnötig lange Bettruhe etwas geschwächt sei. Der Sachverständige nimmt an, bei der Entstehung der als psychogen-hysterische Störung angesehenen Lähmungserscheinungen hätten außer dem Unfall auch noch anderweitige Ursachen mitgewirkt. Auf Grund ihrer wirtschaftlichen Lage habe sich unter der Einwirkung von Wünschen nach Rente, finanzieller Sicherstellung und damit Abwendung des drohenden wirtschaftlichen Elends

bei der Klägerin die Vorstellung einer erheblich schwereren Schädigung durch den Unfall entwickelt, als sie tatsächlich vorgelegen habe. Solche psychogen-hysterische Reaktionen, wie sie die Klägerin zeige, pflegten sich auf dem Boden einer schon vorhandenen neurotischen Veranlagung zu entwickeln, und eine solche sei offenbar auch bei der Klägerin vorhanden gewesen. Danach hätten die psychogen entstandenen Lähmungserscheinungen und ihre Beschwerden ihre wesentliche Ursache in den angeführten psychischen Momenten, die nicht Unfallsfolge seien. Demgemäß gelangt der Sachverständige zu dem Schluß, es sei nicht anzunehmen, daß die heute vorhandenen Beschwerden und die psychogen-hysterischen Symptome, die zur Zeit eine Erwerbsunfähigkeit bedingten, mit dem Unfall in ursächlichen Zusammenhang zu bringen seien, und es könne auch keine Erwerbsminderung durch Unfallsfolgen angenommen werden. Das Berufungsgericht verneint mit den ärztlichen Gutachtern den ursächlichen Zusammenhang, weil der Zustand der Klägerin nicht unmittelbar durch den Unfall verursacht worden sei, sondern auf psychogen-hysterischer Grundlage beruhe, die sich auf dem Boden einer schon vorhandenen neurotischen Disposition entwickelt habe. Dabei verkennt das Berufungsgericht, daß es, wie das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung angenommen hat (vgl. die dafür in RGR. Kom. Vorbem. 5 a vor § 823 BGB. angeführten zahlreichen Entscheidungen), nach § 823 BGB. wie nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes gleichgültig ist, ob der von der Beklagten zu vertretende Sturz der Klägerin deren Leiden unmittelbar oder mittelbar, allein oder in Verbindung mit anderen Umständen herbeigeführt hat. Daß die Klägerin schon vor dem Unfall eine Anlage zu nervöser Erkrankung hatte, schließt nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. JW. 1933 S. 2643 Nr. 4), an der festzuhalten ist, den ursächlichen Zusammenhang nicht aus. Daß etwa die bei der Klägerin vorhandenen nervösen Erscheinungen als Folgen des Unfalls nur dann angesehen werden könnten, wenn die Klägerin bei dem Unfall eine Gehirnerschütterung oder einen Nervenschock erlitten hätte, wie das Berufungsgericht anzunehmen scheint, ist nicht richtig. Hat der Unfall eine vorhandene krankhafte Anlage verstärkt, so kann der adäquate ursächliche Zusammenhang im Rechtssinne gegeben sein, auch wenn die krankhaften Erscheinungen auf der Grundlage der krankhaften Anlage im Zusammenwirken mit anderen auf den Unfall zurückzuführenden Umständen entstanden sind. Ob in solchem Falle ein ursächlicher Zusammenhang im Sinne der medizinischen Wissenschaft zu verneinen ist, ist dabei nicht entscheidend. Das Gericht darf sich der eigenen Prüfung des ursächlichen Zusammenhangs im Rechtssinne nicht deshalb entziehen, weil der Zusammenhang im medizinischen Sinne verneint wird.

Nach dem den Gutachten zu Grunde gelegten Sachverhalt, von dem auch das Berufungsgericht ausgeht, mußte geprüft werden, ob nicht Folgen des Unfalls, insbesondere die auf den erlittenen Sturz und den Bruch des Gelenkfortsatzes am elften Brustwirbel zurückzuführenden Schmerzen bei der vorhandenen neurotischen Anlage der Klägerin die psychogen-hysterische Reaktion, auf die die Gutachter die Lähmungserscheinungen zurückführen, verursacht haben. Hat bei der Entstehung die Vorstellung, die Beine nicht bewegen zu können, mitgewirkt, so schließt das den ursächlichen Zusammenhang mit dem

Unfall nicht aus, wenn eben gerade die Vorstellung, die Beine nicht bewegen zu können, infolge der Einwirkung des Sturzes entstanden ist, mag ihre Entstehung auch mit auf die neuropathische Veranlagung der Klägerin zurückzuführen sein, d. h. mag anzunehmen sein, daß ohne diese Veranlagung jene Vorstellung in der Klägerin nicht entstanden wäre. Wenn das Gericht mit dem Sachverständigen R. annimmt, es hätten bei der Entstehung der Lähmungserscheinungen „außer dem Unfall" auch noch andere Ursachen mitgewirkt, so liegt darin die Annahme, daß mit diesen anderen Ursachen zusammen auch der Unfall zur Entstehung der Lähmungsursachen mitgewirkt hat, und es ist unverständlich, weshalb trotzdem jeder ursächliche Zusammenhang im Rechtssinn zwischen dem Unfall und den Lähmungserscheinungen zu verneinen sein soll. Darauf, welche Ursache die wesentliche ist, kommt es entgegen der Annahme des Gutachters R. nicht an. Es genügt, wenn die Beklagte eine Ursache gesetzt hat, deren adäquate Folge der Schaden ist. Im übrigen erscheint es geboten, zu prüfen, ob die von dem Sachverständigen angeführten anderen Ursachen, die wirtschaftliche Lage der Klägerin und die Einwirkung von Wünschen nach Rente, tatsächlich schon bei der Entstehung der Vorstellung, die Beine nicht bewegen zu können, mitgewirkt haben. Denn es ist nichts darüber festgestellt worden, daß die Klägerin etwa schon vor dem Auftreten der Lähmungserscheinungen im Krankenhause sich Sorgen wegen ihrer wirtschaftlichen Lage gemacht habe und von Rentenwünschen erfüllt gewesen sei. Soweit ersichtlich, sind solche Wünsche der Beklagten gegenüber erst etwa fünf Monate nach dem Unfall hervorgetreten.

Wenn, wie es in dem R.schen Gutachten heißt, das Herz der Klägerin durch unnötig lange Bettruhe geschwächt worden ist, und wenn auch auf diese Schwächung die Entstehung der Lähmungserscheinungen mit zurückzuführen sein sollte, so kann auch in der Schwächung des Herzens und ihrer Auswirkung eine adäquate Folge des Unfalls gesehen werden, falls die lange Bettruhe eine Folge des Unfalls gewesen ist. Das gilt auch dann, wenn etwa bei einer anderen Behandlung der Klägerin im Krankenhause die lange Bettruhe hätte vermieden werden können, denn Kunstfehler in der ärztlichen Behandlung unterbrechen in der Regel nicht den ursächlichen Zusammenhang im Rechtssinne.

Tatsachen, die ein Verschulden der Klägerin an der Entstehung der Lähmungserscheinungen bedeuten könnten, sind nicht festgestellt worden. Aber auch wenn etwa anzunehmen wäre, daß die Klägerin bei einer auch von ihr zu verlangenden Anspannung des Gesundungswillens imstande gewesen wäre — trotz der Vorstellung, eine erheblich schwerere Schädigung durch den Unfall erlitten zu haben, als sie tatsächlich erlitten hatte —, die Lähmungserscheinungen zu überwinden, würde damit nicht jeglicher Schadensersatzanspruch der Klägerin hinfällig sein. Vielmehr läge in solchem Falle nur ein mitwirkendes Verschulden der Klägerin vor, das eine Abwägung der beiderseitigen Verursachung unter Würdigung aller Umstände nach § 254 BGB. erfordern würde und unter Umständen zu einer Teilung des Schadens führen könnte.

Danach mußte das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden (§§ 564, 565 Abs. 1 BGB.).

Urteil des Kammergerichts vom 13. März 1936 in Sachen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion O., Beklagte, Berufungsklägerin, gegen den Kaufmann M. S. in P., Kläger, Berufungsbeklagten.
— 2. N. 55 18/35 — 2. O. 14. 1. 34. —

Zum Begriff des verkehrsreichen Wegeüberganges. Beim Herannahen eines Kraftfahrzeugs an einen unbeschrankten Wegeübergang besteht keine Verpflichtung des Lokomotivführers zum sofortigen Abbremsen, da er sich darauf verlassen kann, daß das Kraftfahrzeug das Vorfahrtsrecht der Eisenbahn beachtet.

Tatbestand.

Am 10. November 1933 stieß an dem Eisenbahnübergange der Chaussee G.-Z. über die Eisenbahnstrecke Z.-K., der nicht mit einer Schranke versehen ist, in der Nähe des Bahnhofs T. ein dem Kaufmann S. gehöriger, von dem Automobilschlosser K. geführter Lieferwagen mit dem Personenzug Nr. 555 der Beklagten, der um 14^{09} Uhr aus Z. abfährt, zusammen. Im hinteren Teile des Lieferwagens saß der Kläger. Er wurde bei dem Unfall schwer verletzt. Wegen des Unfallherganges im einzelnen wird auf die Darstellung im Tatbestande des Zwischenurteils vom 9. August 1934 verwiesen.

Durch dieses Urteil, das rechtskräftig geworden ist, sind die vom Kläger gegen die Beklagte geltend gemachten Schadensersatzansprüche mit Ausnahme eines Schmerzensgeldanspruchs dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Zur Begründung seines Anspruchs auf Schmerzensgeld hat der Kläger vorgetragen:

Die Beklagte treffe an dem Unfall ein Verschulden. Der Übergang sei schon zur damaligen Zeit sehr verkehrsreich gewesen, er sei ferner unübersichtlich. Daher habe er durch eine Schranke gesichert werden müssen. Dies habe die Beklagte bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt auch erkennen müssen. Auch den Lokomotivführer treffe ein Verschulden. Er habe die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 15 Stundenkilometern überschritten. Das ergebe sich daraus, daß der Zug erst 125 m hinter der Unfallstelle zum Stehen gekommen sei. Der Lokomotivführer habe auch nicht ausreichend, insbesondere nicht kurz vor dem Eisenbahnübergang, Signale gegeben. Auch habe er gar nicht versucht, den Zug zum Halten zu bringen, obwohl er von dem Heizer kurz vor dem Zusammenstoß darauf aufmerksam gemacht worden sei, daß ein Kraftwagen noch vor dem Zuge die Schienen zu kreuzen versuche.

Der Kläger hat beantragt:

die Beklagte zu verurteilen, an ihn ein angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen, dessen Festsetzung der Höhe nach dem Gericht anheimgestellt werde.

Die Beklagte hat bezüglich dieses Antrags beantragt:

die Klage abzuweisen, im Verurteilungsfalle jedoch der Beklagten nachzulassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung abzuwenden.

Sie hat die Behauptungen des Klägers bestritten und vorgetragen: Ein Verschulden ihrerseits wegen Nichtanbringens einer Schranke komme schon aus dem Grunde nicht in Betracht, weil die Aufsichtsbehörde und die Landespolizeibehörde eine Absperrung durch Schranken bei der Abnahme der Strecke im Jahre 1915 nicht für notwendig befunden hätten und ihr der Regierungspräsident noch durch Schreiben vom 19. Juni 1928 und 10. Dezember 1928 bestätigt habe,

daß die vor dem Übergange aufgestellten Warnzeichen vollkommen ausreichend seien, um Unglücksfälle zu verhindern. In der Tat habe eine Notwendigkeit, den Bahnübergang durch Schranken zu schützen, auch nicht bestanden, da er weder verkehrsreich, noch unübersichtlich sei. Der Lokomotivführer habe alles den Umständen nach zur Verhütung des Unfalls Erforderliche getan, insbesondere habe er die vorgeschriebenen Läute- und Pfeifsignale bis unmittelbar vor der Kreuzung dauernd abgegeben.

Der Unfall sei allein auf das Verhalten des Kraftwagenführers K. zurückzuführen, der, obwohl er ortsunkundig gewesen sei, nicht die erforderliche Aufmerksamkeit der Bahnstrecke zugewendet habe, sondern geradezu in den herankommenden Personenzug hineingefahren sei.

Das Landgericht hat Beweis erhoben nach Maßgabe des Beschlusses vom 16. August 1934 (Bl. 41 d. A.) durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen P. (Bl. 100 ff.). Es hat durch das am 1. August 1933 verkündete Teilurteil, auf dessen vorgetragenen Inhalt verwiesen wird, dem Kläger ein Schmerzensgeld in Höhe von 2000 RM zuerkannt und die Kostenentscheidung dem Schlußurteil vorbehalten.

Die Beklagte hat gegen dieses ihr am 3. September 1935 zugestellte Urteil am 9. September 1935 Berufung eingelegt. Sie beantragt:

1. unter Abänderung des angefochtenen Urteils nach ihren zuletzt im ersten Rechtszuge gestellten Anträgen zu erkennen und
2. notfalls ihr Vollstreckungsschutz zu gewähren.

Der Kläger beantragt:
die Berufung zurückzuweisen,
notfalls ihm Vollstreckungsschutz zu gewähren.

Die Parteien wiederholen im wesentlichen ihr Vorbringen aus dem ersten Rechtszuge.

Hinsichtlich des Sachverhalts im einzelnen wird auf das Urteil des Landgerichts, die Schriftsätze der Parteien, sowie auf das seitens des Landgerichts eingeforderte Gutachten des Sachverständigen P. Bezug genommen. Die Zivilprozeßakten $\frac{2.\ O.\ 246/34}{2.\ U.\ 5622/35}$ sowie die Strafakten 3 K. M. 7/34 der Strafkammer des Landgerichts G. haben zum Zwecke der Aufklärung vorgelegen.

Entscheidungsgründe.

Der rechtzeitig eingelegten und fristgemäß begründeten Berufung war der Erfolg nicht zu versagen.

Der zur Entscheidung stehende Schmerzensgeldanspruch des Klägers hat nach den §§ 823 Abs. 1, 847 BGB. zur Voraussetzung, daß der Unfall, durch den der Kläger verletzt worden ist, durch ein widerrechtliches und schuldhaftes Verhalten der Beklagten herbeigeführt worden ist. Ein solches Verhalten erblickt das Landgericht darin, daß die Beklagte es unterlassen hat, den Bahnübergang durch eine Schranke zu sichern. Er begründet diese Auffassung damit, daß sich die Sichtverhältnisse in der Zeit zwischen der landespolizeilichen Abnahme der Eisenbahnstrecke und dem Unfall erheblich geändert hätten, daß die Beklagte selbst im Jahre 1928 die Herabsetzung der Zuggeschwindigkeit auf 15 Stundenkilometer zur Sicherung des lebhaften Verkehrs noch nicht für ge-

nügend, sondern auch eine Ermäßigung der Geschwindigkeit für die die Kreuzung überfahrenden Kraftfahrzeuge für erforderlich gehalten habe und daß sie nach Ablehnung dieser Maßnahme von sich aus die zur künftigen Sicherung der Kreuzung erforderlichen Maßnahmen, zu denen insbesondere die Anbringung einer Schranke gehört habe, habe treffen müssen, zumal nach dem Gutachten des Sachverständigen P. der Bahnübergang unübersichtlich sei.

Dem konnte der Senat nicht folgen. Widerrechtlich wäre das Verhalten der Beklagten nur dann, wenn sie zur Anbringung einer Schranke verpflichtet gewesen wäre. Dies ist jedoch nicht dargetan. Die Verpflichtung zur Abschrankung von Wegeübergängen bei Nebenbahnen regelt der § 18 Abs. 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 541). Darin ist folgendes bestimmt:

„Verkehrsreiche Wegeübergänge sind mit Schranken zu versehen oder in andrer Weise zu sichern. Bei übersichtlichen Wegeübergängen ist dies nicht erforderlich, wenn dort die Eisenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km in der Stunde fahren." Eine Verpflichtung zur Errichtung von Schranken bestand somit für die Beklagte nur dann, wenn der Wegeübergang zur Zeit des Unfalls verkehrsreich war.

Wegeübergänge sind dann als verkehrsreich anzusehen, wenn der Verkehr auf dem Wege häufiger, insbesondere zu den Zeitabschnitten, die den stärksten Verkehr aufweisen, so stark ist, daß die Wegebenutzer nicht mehr ausreichende Aufmerksamkeit der Beobachtung der Bahnstrecke zuwenden können (vgl. Richtlinien der Reichsbahn vom 28. November 1930, Rb. in VAE. 1936 Heft 1 S. 44). Das Landgericht läßt eine Prüfung nach dieser Richtung hin vermissen. Es stellt nur fest, daß sich seit 1915 die Verkehrsverhältnisse erheblich geändert haben und daß die Beklagte im Jahre 1928 außer der Herabsetzung der Zuggeschwindigkeit auch eine Verringerung der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge am Übergange für erforderlich gehalten hat. Daraus läßt sich aber ein Schluß auf die erforderliche Verkehrsstärke keineswegs ziehen. Wenn das Landgericht dann weiter seine Ansicht, daß der Wegeübergang verkehrsreich und gefährlich sei, auf schriftliche Äußerungen von Einwohnern des Ortes T. stützt, so ist zwar die Meinung der Volkskreise, die mit dem Übergang und seiner Beschaffenheit zu tun haben, keineswegs nebensächlich und unbeachtlich. Sie kann jedoch nicht als ausschlaggebend, zumal für eine bereits erheblich zurückliegende Zeit angesehen werden, denn erfahrungsgemäß entziehen sich derartige mehr gefühlsmäßige Wahrnehmungen, die bestimmte Zahlenangaben nicht zu vermitteln vermögen, nach kurzer Zeit dem Gedächtnis und werden auch durch spätere Eindrücke verwischt. Die vom Kläger beantragte Vernehmung von Einwohnern der Ortschaft T. darüber, wie sich der Verkehr an dem Bahnübergang etwa zur Zeit des Unfalls gestaltet hat, könnte daher die Überzeugung des Gerichts von einer bestimmten Verkehrsdichte nicht begründen. Nun ist aber bekannt, daß dank der Bestrebungen der Reichsregierung der Kraftfahrzeugverkehr gerade in den Jahren 1934/1935 stark zugenommen hat. Aus diesem Grunde können auch die von dem Sachverständigen P. ermittelten Verkehrszahlen aus dem Jahre 1935 nicht auf den Unfalltag angewandt werden. Die Tatsache, daß in dem Strafverfahren 3 K. M. 7/34 der Sachverständige St. am 20. Januar 1934 in einem Zeitraum von 20 Minuten das Durchfahren von 10 Kraftfahrzeugen, 5 anderen Fuhrwerken und 14 Fahrrädern festgestellt hat, läßt einen Schluß darauf, daß der Verkehr an dieser Stelle in

der Beobachtungszeit häufiger so stark war, ebenfalls nicht zu. Legt man die von dem Kreisausschuß des Kreises Z.-S. in den Monaten August bis November 1932 festgestellten Verkehrszahlen, die auf die Unfallzeit eher zutreffen werden, zugrunde, so ergibt sich, daß im Durchschnitt täglich etwa 361 Kraftfahrzeuge und 65 sonstige Fahrzeuge, insgesamt also 426 Fahrzeuge, das sind in der Stunde etwa 18 und alle 3 Minuten 1 Fahrzeug, den Übergang passiert haben. Nimmt man selbst für die Unfallzeit auf alle 2 Minuten oder gar für jede Minute ein Fahrzeug an, so kann man nicht sagen, daß ein Wegebenutzer, der nur alle 2 bis 4 Minuten mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu rechnen brauchte, nicht mehr genügende Aufmerksamkeit der Beobachtung der Bahnstrecke zuwenden konnte. Im übrigen kann dies auch nicht bei den vom Sachverständigen P. festgestellten Verkehrszahlen aus März und April 1935 angenommen werden. Man kommt hierbei ebenfalls nur auf etwa 1 Fahrzeug in 2 Minuten. Das Ergebnis der Verkehrszählung im Juni 1935, das einen Kraftwagenverkehr von 218 Fahrzeugen in 5 Stunden, das ist etwa je 1¼ Minuten 1 Fahrzeug, feststellt, ist nur bedingt verwertbar, da die Zählung an einem Feiertag im Sommer stattfand, an dem erfahrungsgemäß ein erhöhter Ausflugsverkehr herrscht. Aber selbst eine derartige Verkehrsdichte macht einen Übergang noch nicht unbedingt zu einem „verkehrsreichen" im Sinne der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung.

Steht somit fest, daß eine Verpflichtung der Beklagten zur Abschrankung des Überganges nicht bestand, so kommt auch ein Verschulden der Beklagten insoweit nicht in Frage. Es bedurfte daher keiner Stellungnahme zu den Fragen, ob bereits die Tatsache, daß die Aufsichtsbehörde der Beklagten und die Landespolizeibehörde noch im Jahre 1928 die bestehenden Sicherungsvorrichtungen für ausreichend gehalten haben, ein Verschulden der Beklagten ausschloß.

Der Senat ist aber auch der Ansicht, daß eine Ersatzpflicht der Beklagten schon aus dem Grunde entfällt, weil unter den gegebenen Umständen der Unfall des Klägers gar nicht als durch das Verhalten der Beklagten verursacht angesehen werden kann. Selbst wenn man eine Verpflichtung der Beklagten zur Sicherung des Bahnüberganges, insbesondere mit Rücksicht auf die weniger günstigeren Sichtverhältnisse im Sommer und auf der Bahnstrecke nach rechts annehmen wollte, so waren doch die Sichtverhältnisse, wie sie der Kraftwagenführer K. am Unfallstage antraf, denkbar günstig. Für ihn kam nur die Sicht von der Straße nach links in Betracht, die Bäume und Sträucher, die etwa die Sicht hätten hindern können, waren bereits entlaubt. Für diesen Fall hat der Sachverständige eine Sichtstrecke des Kraftfahrers von 60 Metern ermittelt. Bei einer solchen Sachlage ist der Zusammenstoß allein auf das vorschriftswidrige, jeder Sorgfalt entbehrende Verhalten des Fahrers K. zurückzuführen. Ein Schaden kann dann nicht mehr als Folge eines bestimmten Verhaltens angesehen werden, wenn dieses Verhalten unter den obwaltenden Umständen für die Möglichkeit des Eintritts eines Schadens so entferntliegend ist, daß es nach der Auffassung des Lebens vernünftigerweise nicht mehr in Betracht gezogen werden kann (vgl. Rb. 63, 263). Hat der Kraftfahrer K. den ihm bekannten und aus einer Entfernung von 60 Metern nach links gut zu übersehenden Bahnübergang infolge grober Unaufmerksamkeit nicht beachtet und ist er, wie in dem gleichlaufenden Rechtsstreit 2 U. 5622/35 festgestellt worden ist, leichtsinnig darauf losgefahren, so kann nur dieses Verhalten, nicht die Tatsache, daß der Bahnübergang unbeschrankt war, als Ursache des Unfalls angesehen werden. Denn für einen einigermaßen sorgfältigen Kraftfahrer bildete der Übergang unter

den angegebenen Verhältnissen keine irgendwie in Betracht kommende Gefahr, und zwar auch dann nicht, wenn ihm kurz vor dem Übergange ein anderer Lastkraftwagen begegnete. Eine derartige Sorglosigkeit war nicht vorauszusehen.

Ebenfalls hat der Kläger ein Verschulden des Lokomotivführers nicht dargetan. Die Tatsache, daß der Zug erst 125 Meter hinter der Unfallstelle zum Stehen kam, läßt sich dadurch erklären, daß der Lokomotivführer durch das plötzliche Erscheinen des Kraftwagens auf den Schienen völlig überrascht worden ist und die Bremsen erst später bedient hat, da er den Zusammenstoß nicht mehr vermeiden konnte. Das Herannahen des Kraftfahrzeugs verpflichtete ferner den Lokomotivführer auch nicht zum sofortigen Abbremsen, da er sich darauf verlassen mußte, daß das Kraftfahrzeug das Vorfahrtsrecht der Eisenbahn beachten werde, und damit rechnen konnte, daß der Führer den Zug bereits zu einer Zeit gesehen hatte, als die Sicht durch den vorbeifahrenden Bierwagen noch nicht verdeckt war. Es würde zu unerwünschten Verkehrsstörungen führen, wenn bei jedem unbeschrankten Bahnübergang, dem sich ein Kraftfahrzeug nähert, der Zug zum Halten gebracht werden müßte, nur weil mit der Möglichkeit zu rechnen ist, daß der Fahrer infolge von grober Unaufmerksamkeit den Zug nicht gesehen haben könnte. Schließlich hat der Kläger die Behauptung der Beklagten nicht zu widerlegen vermocht, daß der Lokomotivführer nicht nur 150 Meter vorher, sondern bis unmittelbar an den Übergang Läut- und Pfeifsignale gegeben hat. Wenn die Insassen des Kraftwagens keine Signale gehört haben, so kann dies darauf zurückzuführen sein, daß diese durch das Motorengeräusch des vorüberfahrenden Bierautos, sowie des eigenen Kraftwagens, übertönt worden sind. Die in dem Strafverfahren gehörte Zeugin Sch. (Bl. 5 V d. A. 3 K. M. 7/34) hat jedenfalls bekundet, daß sie das Pfeifen des Zuges deutlich gehört habe.

Die Klage war daher, soweit es sich um das Schmerzensgeld handelte, auf die Berufung der Beklagten hin unter Abänderung des angefochtenen Urteils abzuweisen.

Die Anordnung der vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Ziff. 7 ZPO., die Kostenentscheidung auf § 91 ZPO. Obwohl das Landgericht die Kostenentscheidung dem Schlußurteil vorbehalten hat, erschien es tunlich, über die Kosten der Berufungsinstanz schon jetzt zu entscheiden, zumal der Wert des Streitgegenstandes feststeht.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 22. April 1936. Verordnung zur Ergänzung des Reichsbesoldungs-, Reichshaushalts- und Reichsbeamtenrechts.
(Reichsgesetzblatt I, S. 377.)

Vom 5. Mai 1936. Urkundensteuergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 407.)

Vom 6. Mai 1936. Durchführungsbestimmungen zum Urkundensteuergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 424.)

Vom 14. Mai 1936. Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" (Waldungen an Kraftfahrbahnen).
(Reichsgesetzblatt I, S. 440.)

Vom 5. Mai 1936. Patentgesetz.
(Reichsgesetzblatt II, S. 117.)

Vom 5. Mai 1936. Gebrauchsmusterschutz.
(Reichsgesetzblatt II, S. 130.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 25. April 1936. Vierzehnte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Leiter, Beirat).
(Reichsgesetzblatt I, S. 400.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 18. Mai 1936. Erste Verordnung zur Änderung des Maß- und Gewichtsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 452.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 21. April 1936. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt I, S. 116.)

Vom 6. Mai 1936. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnwesen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 145.)

Vom 4. Mai 1936. Verordnung über die Satzung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 17, S. 205.)

Vom 5. Mai 1936. Personenbeförderung durch Altunternehmer im Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 17, S. 209.)

Vom 16. Mai 1936. Verordnung zur Änderung der Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung, betreffend Verkehrszeichen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 18, S. 211.)

Vom 19. Mai 1936. Anmeldung der Kraftfahrzeuge im Güternahverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 18, S. 219.)

Vom 23. Mai 1936. Reichskraftwagentarif.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 19, S. 222.)

Vom 3. Juni 1936. Anmeldung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 21, S. 231.)

Vom 3. Juni 1936. Güterfernverkehr; Gründung besonderer Rechtspersönlichkeiten.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 21, S. 232.)

Vom 9. Juni 1936. Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 21, S. 232.)

Vom 9. Juni 1936. Bestandsaufnahme der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 21, S. 232.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 15. April 1936, betr. Stellung des Dienststellenvorstehers als Betriebsführer gegenüber seiner Gefolgschaft	350
Vom 22. April 1936, betr. Änderung der Bezirksgrenzen zwischen den Reichsbahndirektionen Ludwigshafen und Saarbrücken	369
Vom 2. Mai 1936, betr. Preisausschreiben „Wir Eisenbahner"	389
Vom 29. April 1936, betr. Grundsätze für die Heranziehung von Zivilingenieuren und Stahlbauanstalten zur Bearbeitung von Entwürfen, statischen Berechnungen usw. und für die Verrechnung der dadurch entstehenden Kosten	391
Vom 24. April 1936, betr. Verzeichnis der Normenzementwerke	391
Vom 2. Mai 1936, betr. Verzeichnis der anerkannten technischen Lehranstalten (Reichsbahn-Verfügung Nr. 57/1935)	409
Vom 9. Mai 1936, betr. Neuausgabe der „Anweisung für Mörtel und Beton". 2. amtliche Ausgabe	429
Vom 20. Mai 1936, betr. Geschäftsbericht 1935	430
Vom 20. Mai 1936, betr. Geschäftsbericht „Reichsautobahnen" 1935	430
Vom 20. Mai 1936, betr. Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen (VOL)	453
Vom 31. Mai 1936, betr. Herstellung von Papiererzeugnissen in Normformaten	493
Vom 8. Juni 1936, betr. Umbenennung der Zentralkasse der Deutschen Reichsbahn („Generalkasse")	494

Österreich. Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 15. Mai 1936 über die Abänderung der Verordnung BGBl. Nr. 99/1929, betreffend die Neufestsetzung der Grundlagen des Gütertarifs der Österreichischen Bundesbahnen, der von ihnen für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen sowie seiner von ihnen für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen, rücksichtlich deren das Tarifierungsrecht dem Bunde zusteht.
(Bundesgesetzblatt 33. Stück Nr. 155.)

Rußland. Die Eisenbahnverkehrsordnung der UdSSR.[1])

(Ustaw Shelesnich Dorog).

I. Allgemeine Vorschriften.

1. Die Hauptaufgabe der Eisenbahnen besteht in der Erfüllung des Reichsplanes der Güter- und Personenbeförderungen.

2. Die Organe des Eisenbahnverkehrs und die Kundschaft sind verpflichtet, planmäßige Beförderungen mit geringstem Aufwand an Verkehrsmaterial zu organisieren und die Unversehrtheit der Güter sicherzustellen.

3. Die Regelung der Erfüllung der staatsplanmäßigen Beförderungen, ferner der Rechte, der Pflichten und Verantwortlichkeit der Eisenbahnen, die die Beförderung vornehmen, sowie der Organisationen und Personen, die die Eisenbahn benutzen, enthält die vorliegende Verkehrsordnung.

4. Die vorliegende Verkehrsordnung erstreckt sich auf die Beförderung von Gütern, Personen und Gepäck auf den Eisenbahnen der UdSSR., die dem allgemeinen Verkehr dienen.

Die Beförderung von Gütern, Personen und Gepäck auf Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs erfolgt nach besonderen Bestimmungen über diese Bahnen.

Die Beförderung von Gütern, Personen und Gepäck auf im Bau befindlichen Bahnen erfolgt bis zur endgültigen Inbetriebnahme nach besonderen Vorschriften, die der Volkskommissar für Verkehrswesen[2] herausgibt.

5. Die Eisenbahnen nehmen Güter, Personen und Gepäck von und nach solchen Bahnhöfen an, die für die betreffende Abfertigung geöffnet sind. Ein Verzeichnis dieser Bahnhöfe wird im „Beförderungs- und Tarifanzeiger des Eisenbahnverkehrs der UdSSR." veröffentlicht. Die Vorschrift über die Eröffnung und Schließung der Bahnhöfe für diese Abfertigungen sowie die Bestimmung des Umfanges und der Zeit der Abfertigung erläßt der VKfVw.

6. Im gemischten Verkehr unter Beteiligung andrer Verkehrsarten werden Güter, Personen und Gepäck nach Vorschriften befördert, die der Rat für Arbeit und Verteidigung erläßt.

7. Den Eisenbahnen wird das Recht gegeben, die Zustellung von Gütern und Gepäck zum Lager des Empfängers zu organisieren.

Die Eisenbahnen haben ferner das Recht, Speditionsgeschäfte vorzunehmen und zu diesem Zweck Transportkontore zu eröffnen. Die Vorschriften über diese Transportkontore und die Vorschrift über die Vornahme von Speditionsgeschäften durch die Eisenbahnen erläßt der VKfVw.

Der VKfVw. kann eine besondere Anordnung über die Annahme von Gütern durch die Eisenbahnen von den Transport- und Speditionsunternehmungen anderer Verwaltungen und über die Übergabe durch diese Unternehmungen erlassen.

8. Die Höhe des Beförderungsentgelts für Güter, Personen und Gepäck und die Höhe der Gebühren für zusätzliche Leistungen ist in einer Vorschrift festgelegt, die in der Verordnung über das Tarifkomitee beim VKfVw. vorgesehen ist. In ihr ist auch die Vorschrift über die Berechnung der Tarifentfernungen enthalten.

---

[1] Genehmigt durch den Rat der Volkskommissare der UdSSR. am 10. Februar 1935. Gültig vom 15. März 1935.

[2] Anm.: Künftig VKfVw. abgekürzt.

II. Beförderung von Gütern.

9. Güter werden von den Eisenbahnen nach einem Plan zur Beförderung angenommen. Die Jahres-, Vierteljahrs- und Monatspläne für die Beförderungen werden für den Bereich aller Bahnen vom VKfVw. aufgestellt und durch den Rat für Arbeit und Verteidigung bestätigt.

Bei VKfVw. und bei den Vorständen der Eisenbahnen bestehen ständige Ausschüsse für Beförderungen als beratende Organe: beim VKfVw. aus den Vorsitzenden der VKommissariate[1] und bei den Bahnen aus den Vorsitzenden der örtlichen Vollzugskomitees und der Wirtschaftsorgane.

Die Vorschriften über die Aufstellung der Pläne für die Beförderungen werden von dem Rat der VK.[1] der UdSSR. genehmigt.

10. (Einteilung und Benennung der Güter.)[2]

Der Plan für die Beförderungen zerfällt in 2 Kategorien. In der ersten Kategorie sind die Güter allgemein staatswirtschaftlicher Bedeutung genannt, deren planmäßige Behandlung zentral dem VKfVw. unterliegt; zur zweiten Kategorie gehören Güter örtlicher Bedeutung, deren planmäßige Behandlung durch die Vorstände der Eisenbahn erfolgt.

Die Gütereinteilung der Plangüter erster Kategorie wird vom Rat der Volkskommissare der UdSSR. genehmigt.

11. (Norm der Beförderung nach Wagen und Tonnen.)

Im Plan wird bei jeder Gütergruppe der genehmigten Gütereinteilung die zu befördernde Normmenge nach der Wagenzahl festgelegt. Für Metalle, Kohlen, Koks, Erze, Flußspat und Salz wird die planmäßige Norm in Tonnen ausgedrückt.

12. (Einteilung des Monatsplans.)

Auf Grund des Monatsplanes der Beförderungen wird für jeden einzelnen Versender eine monatliche Planmenge festgesetzt. Hierbei ist die hundertprozentige und unbedingte Erfüllung des Planes für die Beförderungen der ersten Kategorie die Hauptaufgabe des VKfVw. und seiner örtlichen Organe.

Bei den Gütern der 1. Kategorie wird auf Grund des genehmigten Planes der Beförderungen die monatliche Menge durch den Vorstand der Bahn nach den Weisungen der Volkskommissariate und der zentralen Verwaltungen der UdSSR. zugeteilt.

Bei den Gütern der 2. Kategorie wird die monatliche Planmenge auf die einzelnen Versender durch den Vorsteher der Bahn nach vorheriger Anhörung des bei ihm organisierten ständigen Beförderungsausschusses verteilt.

Die Versandstationen, Bestimmungsstationen und die Empfänger der Güter werden unmittelbar von den Versendern bestimmt.

13. (Verbot unwirtschaftlicher Beförderungen.)

Dem VKfVw. wird das Recht eingeräumt, Beförderungen unter unverzüglicher Benachrichtigung der interessierten Volkskommissare und zentralen Verwaltungen auszuschließen, die eine unwirtschaftliche Ausnutzung der Beförderungsmittel der Bahnen (Beförderung in der Gegenrichtung, unnötig weite Beförderung und solche auf Kurzstrecken bis zu 30 km) zur Folge haben. In notwendigen Fällen wird eine Grenzentfernung für die Beförderungen einzelner Güter vom Rat für Arbeit und Verteidigung aufgestellt.

---

[1] Volkskommissariate.

[2] Die eingeklammerten Überschriften sind nicht dem amtlichen Text, sondern einem Inhaltsverzeichnis entnommen.

Verfehlungen in der unwirtschaftlichen Ausnutzung des Verkehrs unterliegen gerichtlicher oder disziplinarischer Ahndung.

14. (Beförderung von Stückgut.)

Die Annahme von Stückgut geschieht in den Grenzen einer Tagesmenge, die durch den Vorsteher der Bahn im Plan für die Güter 2. Kategorie festgesetzt wird. Im Rahmen dieser Menge wird auch die Verladung von Stückgut in Sammelwagen sichergestellt.

Für regelmäßige Versender von Stückgutsendungen, die an verschiedene Bahnhöfe gerichtet werden, kann der Vorstand der Bahn den Versand nach großen Bahnhöfen besonders regeln.

15. Die Annahme von Stückgut zur Beförderung erfolgt nach vorheriger Anmeldung des Versenders nach besonderer Weisung des Stationsvorstehers. Anmeldungen werden frühestens 5 Tage, spätestens am letzten Tage vor der Anlieferung des Gutes angenommen. Die Annahme solcher Vormeldungen wird durch den Vorstand der Bahn geregelt, der monatlich auch die Art der Güter (bei Stückgut) bestimmt, die zur Beförderung als Gut erster Ordnung angenommen werden.

16. Der Versender hat das Recht, die ihm für die Beförderung der Güter 1. und 2. Kategorie genehmigte Norm (Art. 12) mit Stückgut auszunützen unter Anrechnung dieser Stückgüter auf den Monatsplan.

In diesem Falle wird dem Versender die Verladung von Sendungen, die an verschiedene Empfangsbahnhöfe gerichtet sind, in einem Wagen unter der Bedingung gestattet, daß der Wagen mindestens 300 km bis zum ersten Entladebahnhof läuft. Der Vorstand der Bahn hat das Recht, diese angegebene Entfernung zu verringern.

17. (Umschlag der Güter im gemischten Eisenbahn-Wasser-Verkehr.)

In den Monatsplänen für die Beförderung auf Eisenbahnen und Wasserwegen, die in bestimmter Weise genehmigt werden, werden für jede Bahn und jede Schiffahrtsgesellschaft Planmengen für den Umschlag von Gütern im direkten gemischten Bahn-Wasser-Verkehr herausgegeben.

Der Umschlag aller Güter des direkten gemischten Eisenbahn-Wasser-Verkehrs, hierunter auch Kleinpartien, erfolgt ohne Ausnahme im Rahmen dieser Normen.

Die Planmengen des Umschlages von Gütern, die in den Monatsplänen zugeteilt sind, werden durch die Vorstände der betreffenden Eisenbahnen und Schiffahrt auf die Umschlagstationen, Anlegestellen und Häfen verteilt.

Bei Gütern, die vom Wasser auf die Bahn übergehen, wird die monatliche Umschlagmenge im Rahmen des für die Schiffahrt genehmigten Planes jeder Anlegestelle oder jedem Hafen durch den Vorstand der Bahn im Einvernehmen mit dem Vorstand des Schiffahrtunternehmers zugeteilt.

Bei Gütern, die von der Eisenbahn auf das Wasser übergehen, wird die monatliche Umschlagmenge im Rahmen des für die Eisenbahn genehmigten Planes jedem Bahnhof durch den Vorstand des Schiffsunternehmens im Einvernehmen mit dem Vorstand der Bahn zugeteilt.

Im Rahmen der Umschlagmenge sind die Bahnen und Schiffahrtunternehmungen verpflichtet, die Gestellung von Wagen und Tonnage für Güter 1. Ordnung (nach der für die Bahnen aufgestellten Gütereinteilung), die im direkten gemischten Bahn-Wasserverkehr laufen, sicherzustellen.

Die Vorschrift über den Umschlag von Gütern, die Gestellung und Benutzung von Wagen und Schiffsraum, auch die Ausnutzung der Lagerräume und der freigegebenen Lagerplätze wird für jeden Umschlagplatz besonders durch ein Übereinkommen zwischen Umschlagstelle, Hafen und Bahnhof aufgestellt.

18. (Beförderung von Gütern im Privatwagen.)

Die Beförderung von Gütern in der Kundschaft gehörigen oder von ihr angemieteten Wagen mit eigenen Lokomotiven, auch mit Lok. der Bahn ist im Plan nicht geregelt.

Eine solche Beförderung wird durch den Vorstand der Bahn je nach ihrer Leistungsfähigkeit gestattet.

Die Vermietung von Wagen aus dem Wagenpark, die der Bahn zur Erfüllung des Planes zugeteilt sind, an die Kundschaft ist verboten.

19. Die Verladung nach dem Monatsplan erfolgt entweder nach einer Reihenfolge, die im Plan selbst gegeben wird, oder in einer Reihenfolge, die auf Grund des Plans in besonderen Verträgen zwischen dem Vorstand der Bahn und dem Versender aufzustellen ist.

Zwecks größter Übereinstimmung in der Arbeit des Bahnhofs und des Unternehmens in der Erfüllung der planmäßigen Verladungen ist der Versender verpflichtet, dem Bahnhofsvorstand 3 Tage vor jedem 5tägigen Abschnitt eine Aufstellung über die Verladung nach Kalendertagen zu geben.

Der Vorsteher der Betriebsabteilung gibt in Übereinstimmung mit dem Monatsplan den Bahnhöfen für jeden Fünftagesabschnitt eine Verladevorschrift. Der Stationsvorsteher ordnet für jeden Versender den Tag der Verladung an. Der Tag der Verladung von Stückgütern wird vom Stationsvorsteher bei der Anfuhr des Gutes festgesetzt (Art. 15).

20. (Verbot der Verladung in bestimmten Richtungen.)

Ein Verbot der Verladung von Gütern in bestimmten Richtungen kann durchgeführt werden durch Bekanntgabe des Vorstandes der Bahn bei Elementarereignissen, Unfällen und Havarien, die den Verkehr unterbrechen, unter gleichzeitiger Benachrichtigung der VKfVw., der auch eine Anordnung über die Dauer des Verbots erläßt. In allen übrigen Fällen kann ein Verbot der Verladung nur durch Anordnung der VKfVw. mit unverzüglicher Benachrichtigung der interessierten VKommissariate und zentralen Verwaltungen des Verbandes der SSR. ergehen. Im Falle eines Verbotes der Verladung über 3 Tage muß der VKfVw. hierfür das Einverständnis des Vorsitzenden des Rats der VK. der UdSSR. einholen.

21. (Änderung des Versandortes.)

Eine Änderung der Versandstelle wird durch die Betriebsabteilung im Einvernehmen mit dem Vorstand der Abteilung auf Ansuchen des Versenders zugelassen, das bei dem Vorstand der Abteilung nicht später als 2 Tage vor Beginn des Fünftagesabschnitts eingehen muß.

22. (Verringerung oder Erhöhung der Verlademenge und Änderung der Güterart.) Eine Erhöhung oder Verringerung der durch den Monatsplan vorgesehenen Menge ist verboten. Der Ersatz eines Gutes durch ein anderes wird durch den Vorstand der Bahn nur in den Grenzen derjenigen Gütergruppen gestattet, die in der Gütereinteilung des Plans für die Beförderungen vorgesehen und vom Rat für Arbeit und Verteidigung genehmigt sind. Eine Änderung der im Plan vorgesehenen Wagenart wird bei Verladung des Gutes in der Leer-

richtung durch den Vorstand der Bahn gestattet; hierbei wird der Ersatz der Wagenart durch offene Wagen nur bei Gütern zugelassen, für die eine solche Art der Beförderung in den Vorschriften zugelassen ist.

Wer wissentlich zu hohe Anmeldungen macht oder zu hohe Bestellungen nachträglich absagt, wird zur gerichtlichen Verantwortung gezogen.

23. (Verdichtung der Verladungen. Plan für Marschroutenzüge.)[1]

Die Eisenbahn hat das Recht, bei Anhäufung von Gütern beim Versender im Rahmen des allgemeinen Planes eine Verdichtung der Verladungen zu Marschroutenzügen und Massenbeförderungen vorzunehmen und dadurch ungenügende Verladungen, die dem Plan nicht genügten, nachzuholen.

Bei Aufstellung des Monatsplans setzt der Vorstand der Bahn die Pflichtmenge zur Verladung in Marschroutenzügen fest. Im Einvernehmen mit dem Versender wird durch den Vorstand der Bahn ein Plan zur Durchführung der Marschroutenzüge aufgestellt.

Die Verdichtung der Verladung bei Massenbeförderungen und bei Nachholung von Fehlmengen wird vom Vorstand der Bahn unter Berücksichtigung der technischen Maximalleistungsfähigkeit der Verladeanlagen des Versenders durchgeführt. Die Verdichtung der Verladungen erfolgt bei einer täglichen Planmenge von 50 Wagen im doppelten Umfange, in allen übrigen Fällen im anderthalbfachen Ausmaß der tagesdurchschnittlichen Norm.

Eine die angeführten Ausmaße überschreitende Verdichtung der Verladungen kann nur mit vorherigem Einverständnis des Versenders erfolgen.

Die Bahn hat den Versender von einer im Lauf des bevorstehenden Fünftagesabschnitts beabsichtigten Verdichtung der Verladungen einen Tag vor dem Eintritt des Fünftagesabschnitts zu verständigen.

Über die Gestellung von Wagen über den vorgesehenen Tagesplan hinaus unterrichtet der Bahnhof den Versender spätestens 14 Stunden vorher.

Die Nachholung der nach dem Plan zu wenig gestellten Wagen wird auf die Erfüllung des Monatsplans des betreffenden Versenders angerechnet.

Wagen, die über die Planmenge ohne Benachrichtigung des Versenders gestellt werden und infolgedessen nicht beladen werden, werden nicht auf das Soll der planmäßigen Wagengestellung angerechnet.

24. (Anfuhr des Gutes zur Verladung.)

Der Bahnhofsvorsteher kann eine Anlieferung des Gutes vor dem bestimmten Verladetag gestatten (Art. 19). Derartige Güter werden in den Grenzen der örtlichen Räumlichkeiten angenommen, die für die Aufbewahrung von Versandgütern bestimmt sind.

25. (Bereitstellung von Bahnhofsgelände.)

Die Eisenbahn kann auf Verlangen des Versenders diesem die zeitweise Benutzung von für die Lagerung des Gutes geeigneten Teilen des Bahnhofsgeländes zur Verfügung stellen. Die so untergebrachten Güter gelten als noch nicht von der Bahn zur Beförderung angenommen und werden durch den Versender bewacht.

Die Zurverfügungstellung von Gelände wird geregelt durch die „Verordnung über Gelände, das vom Verkehr zur Verfügung gestellt wird", genehmigt vom ZIK. und SNK. des Verbandes der Union der SSR. (S. S. SSR. 1933, Nr. 12 Art. 66 b).

[1] d. s. durchgehende Güterzüge, die auf große Entfernungen mit erhöhter Geschwindigkeit durchgeführt werden.

26. Lagergelände, das der Kundschaft der Bahn gehört, kann im Einvernehmen mit dieser als zum Bahnhof gehörig gerechnet werden. Aus derartigen Lägern können die Güter nach einer besonderen Vorschrift verladen werden, die vom VKfVw. genehmigt wird.

27. (Anordnung über verbotene Güterannahme.)

In den Fällen, in denen die Verladung nach bestimmten Richtungen oder Orten in der Vorschrift des Art. 20 und 49 Nr. b verboten ist, geben die Vorstände der Bahnen den Bahnhöfen Anordnung über die Annahmebeschränkung für solche Güter, die für derartige Richtungen oder Orte bestimmt sind.

Bekanntmachungen hierüber werden auf den Bahnhöfen bei den Güterkassen unverzüglich nach Eingang der Anordnung des Bahnvorstandes, spätestens jedoch 6 Stunden vor Annahmeschluß ausgehängt.

Alle derartigen Anordnungen tragen die Bahnhöfe in ein besonderes Buch ein.

28. (Umleitungen.) Die zur Beförderung angenommenen Güter werden auf dem kürzesten Weg befördert.

Bei Schwierigkeiten in der Abfertigung der Güter auf dem kürzesten Wege, aber auch zur Erreichung der zweckmäßigsten Ausnutzung der Transportmittel können zwangsmäßig in einer Anordnung, die vom VKfVw. ausgeht, Umleitungen angeordnet werden.

Die Fracht und übrigen Eisenbahngebühren werden bei Umleitungen für eine Entfernung erhoben, die das Gut wirklich zurücklegt, wenn die Umleitungen vom Bahnhof im Frachtbrief vorgeschrieben werden.

Die Fälle und eine Vorschrift der Zwangsleitungen — nicht über den Eisenbahnweg, sondern über den Wasserweg — werden vom Rat für Arbeit und Verteidigung geregelt.

29. (Annahmezeit für Güter.) Gleichzeitig mit der Anlieferung des Gutes zur Beförderung händigt der Versender der Bahn einen Frachtbrief aus, der das Gut auf dem ganzen Wege begleitet. Das Gut gilt in dem Augenblick als angenommen, wenn es zusammen mit dem Frachtbrief der Versandstation übergeben wird und der Versender die Zahlungen leistet, die der Bezahlung vor dem Versand des Gutes unterliegen.

Die Zeit der Annahme des Gutes zur Beförderung wird durch Aufdruck des Bahnhofstempels auf den Frachtbrief bescheinigt.

Die Vorschrift über die Benutzung des Frachtbriefs und der andren Dokumente, die ihn ersetzen, wird vom VKfVw. aufgestellt.

30. (Ausstellung des Frachtbriefs.) Der Frachtbrief wird vom Versender ausgestellt und unterschrieben. Beim Versand von Gütern durch Verwaltungen, Unternehmungen und Organisationen wird außer deren Namen durch Druck oder Stempel des Versenders der Familiennamen des Agenten des Versenders durch Unterschrift des Frachtbriefs angegeben.

Der Frachtbrief muß auf den Namen eines bestimmten Empfängers (Adressaten) ausgestellt sein.

Für die Richtigkeit der im Frachtbrief gemachten Angaben haftet der Versender gemäß Art. 76 und 77 dieses Gesetzes. Die Eisenbahn kann die Richtigkeit dieser Angaben nachprüfen.

Auf Verlangen des Versenders wird diesem eine Quittung über die Auflieferung des Gutes zum Versand ausgestellt.

31. (Auflieferung von Gütern zur Beförderung mit genauem Taragewicht.) Güter, die bei der Beförderung der Gewichtseinbuße oder dem Verderben unterliegen, müssen mit genauem Taragewicht zur Beförderung aufgeliefert werden, durch das die volle Unversehrtheit des Gutes festgestellt werden kann.

Bei Auflieferung eines solchen Gutes ohne genaues Taragewicht, aber auch bei unrichtiger Angabe oder bei nicht bestehender Übereinstimmung des Gutes mit dem Taragewicht muß die Eisenbahn die Annahme der Güter ablehnen. Über die Ablehnung wird auf Verlangen des Versenders eine Tatbestandsaufnahme gefertigt. Bei Änderung des Taragewichts im Frachtbrief ist die Unterschrift des Versenders zu verlangen.

In gleicher Weise wird ein aufgedeckter unvorschriftsmäßiger Zustand des Gutes vor der Annahme bescheinigt, das ohne Taraangabe zur Beförderung zugelassen ist.

Der VKfVw. kann die Fälle bestimmen, in denen außer dem Vermerk im Frachtbrief noch die Ausfertigung einer Tatbestandsaufnahme zu fordern ist.

32. (Verwiegung der Güter.)

Die Kundschaft übergibt der Eisenbahn das Gut nach Gewicht oder nach Stücken je nach der Art des Gutes. Ist das Gewicht nicht angegeben, so kann es durch Abmessen bestimmt werden. Die Eisenbahn übernimmt die Güter von der Kundschaft nach Gewicht oder stückweise.

Gut, das von den Lägern oder Gleisen der Eisenbahn verladen wird, wird von der Eisenbahn auf ihre Verantwortung gewogen. Gut, das von Nebenbahnen, Lägern und nicht öffentlichen Ladestellen verladen wird, wird vom Versender oder von der Bahn nach Übereinkunft mit dem Versender gewogen.

Die Eisenbahn bestimmt das Gewicht des Gutes im Frachtbrief in den Fällen, wenn die Bestimmung des Gewichts der Bahn übertragen ist. In den übrigen Fällen gibt es der Versender an und es wird ihm dafür ein Frachtnachlaß gewährt, wie er im Tarif vorgesehen ist.

Die Eisenbahn ist berechtigt, das vom Versender angegebene Gewicht nachzuprüfen.

Der VKfVw. kann eine Liste der Güter und Stellen herausgeben, wo Güter ausschließlich nach dem Gewicht zur Beförderung angenommen werden, das der Versender im Frachtbrief angibt.

33. (Beladung und Entladung.) Die Be- und Entladung der Güter geschieht durch die Eisenbahn in folgenden Fällen:

a) an Lägern oder anderen öffentlichen Güteraufbewahrungsstätten, die in der Verwaltung der Bahn stehen,

b) an Lägern und anderen Aufbewahrungsstätten, die nicht in der Verwaltung der Bahn stehen (Plätze nicht allgemeiner Benutzung), aber in den Grenzen der Güterabfertigung des Bahnhofs liegen, in einer Menge von durchschnittlich nicht mehr als 10 Wagen je Tag für einen Versender oder Empfänger. Die bestimmte Menge ergibt sich aus dem Ausmaß des monatlichen Versandes und Empfanges.

Die Gebühr für die Be- und Entladung in den Fällen zu a) wird vom Tarifkomitee festgesetzt. Die Bedingungen der Be- und Entladung und die Bezahlung in den Fällen zu b) werden durch besondere Übereinkommen der Bahnen mit den Versendern oder Empfängern geregelt.

34. Die Entladung und Beladung erfolgt durch den Versender oder Empfänger

a) an öffentlichen Anlagen innerhalb der Grenzen der Güterabfertigung,

b) an nichtöffentlichen Anlagen innerhalb der Grenzen der Güterabfertigung in einer Anzahl von 10 Wagen täglich, die von einem Versender versandt oder an einen Empfänger gerichtet sind,

c) an öffentlichen und nichtöffentlichen Anlagen:

1. von Gefahrgütern,
2. von Gütern, die als Schüttgut oder in Zisternenwagen befördert werden,
3. bei Gütern in Marschroutenzügen,
4. von schweren Gütern (mehr als 0,5 t je Stück),
5. von Gütern, deren Ent- oder Verladung besondere Vorrichtungen verlangen, die die Eisenbahn nicht besitzt,
6. von Gütern, die in Spezialwagen des Versenders oder Empfängers befördert werden,
7. von Gütern, die mit Begleitern befördert werden und von anderen Gütern, die nach besonderen Vorschriften zu befördern sind.

Die Eisenbahnen haben das Recht, nach besonderer Vereinbarung mit dem Versender oder Empfänger, wenn die Ent- oder Beladung an sich dem Versender oder Empfänger obliegt, die Be- und Entladung mit eigenen Kräften vorzunehmen.

Die Vorschrift über die Anwendung des Artikels 33 und 34 und die Fristen für die Be- und Entladung durch den Versender oder Empfänger wird für die einzelnen Güterarten vom Volkskommissar für Verkehrswesen aufgestellt.

35. (Benachrichtigung über Wagengestellung.) In allen Fällen, wenn die Be- oder Entladung durch den Versender oder Empfänger erfolgt, muß der Versender oder Empfänger über die Zeit der Wagengestellung durch Fernsprecher oder in anderer geeigneter Weise (nach einer Vorschrift, die der VKfVw. erläßt) und außerdem durch Aushang auf dem Bahnhof bei der Güterkasse benachrichtigt werden.

Nach Ablauf der Belade- oder Entladefrist kann die Eisenbahn die Wagen auf Rechnung des Versenders oder Empfängers freimachen.

Die Abrechnung der Standgelder für Wagen, die auf dem Bahnhof oder auf Nebengleisen zur Be- oder Entladung durch den Versender oder Empfänger gestellt werden, geschieht nach Wagennummern. Ausnahmen hiervon gestattet der VKfVw.

36. (Fristen für die Auslieferung von Gütern.) Die Frist für die Auslieferung der Güter und die Vorschrift über die Berechnung der Frist und ihre Verlängerung werden vom Rat für Arbeit und Verteidigung festgesetzt.

Der Lauf der Lieferfrist beginnt mit der ersten Mitternacht nach der Annahme der Güter zur Beförderung.

Wenn das Gut früher als am Tage der Verladung angenommen wird, der vom Vorstand des Bahnhofs zur Beförderung angesetzt wird, so wird die Lieferfrist von der Mitternacht an gerechnet, die dem Tage folgt, an dem dieses Gut verladen sein mußte, worüber ein Vermerk auf dem Frachtbrief gemacht wird.

Die Lieferfrist gilt als eingehalten, wenn das Gut auf der Bestimmungstation entladen ist oder der Wagen bis zum Ablauf der Lieferfrist zur Entladung durch den Empfänger bereitgestellt wird.

37. (Änderung der Bestimmungsstation.) Eine Änderung der Bestimmungsstation bis zur Übergabe des Gutes zur Beförderung wird nach Entscheidung des Vorstands der Betriebsabteilung in der gleichen Richtung und auf nicht größere Entfernung als bis zum ursprünglichen Empfangsort im Rahmen des für die Empfangsbahn vorgesehenen Planes gestattet.

Eine Änderung der Empfangsstation des Gutes, das zur Beförderung angenommen ist oder sich unterwegs befindet, geschieht nach Zahlung einer Strafe von 300 Rubeln je Wagen durch diejenige Organisation, die die Änderung verlangt. Diese Organisation ist auch verpflichtet, die Abrechnung zwischen dem Versender, dem ersten Adressaten und dem wirklichen Empfänger vorzunehmen.

38. (Änderung des Empfängers.) Der Versender hat das Recht, den auf dem Frachtbrief bezeichneten Empfänger zu ändern. Die Benachrichtigung von der Änderung ist an den Vorsteher des Versandbahnhofs zu richten.

Der im Frachtbrief angegebene Adressat kann nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation das Recht auf Auslieferung des Gutes an einen anderen Empfänger abtreten (Art. 44).

Außer dem Versender und dem Adressaten können nur die Organisationen die Adresse ändern, denen das Recht zu einer solchen Änderung auf bestimmten Bahnhöfen vom Rat für Arbeit und Verteidigung übertragen ist. Die Organisation, die die Änderung des Adressaten verlangt, ist zur Regulierung der Verrechnung zwischen Versender, ursprünglichem Adressaten und dem wirklichen Empfänger verpflichtet.

Eine Änderung des ersten Adressaten wird nicht gestattet, wenn sie mit einer Übertragung des Gutes aus der ersten Kategorie in die zweite verbunden ist.

39. (Wertangabe des Gutes.) Der Versender kann den Wert des zur Beförderung übergebenen Gutes angeben. Der angegebene Wert darf den wirklichen Wert des Gutes nicht überschreiten. Im Falle eines Streites zwischen Versender und Versandstation wird der Wert durch einen Sachverständigen festgesetzt, worüber eine Tatbestandsaufnahme anzufertigen ist.

Der VKfVw. bestimmt, welche Güter nicht mit Wertangabe anzunehmen sind, außerdem aber auch, welche Güter, in welchen Fällen und in welcher Weise die Beförderung nur unter Wertangabe erfolgen darf.

Für die Wertangabe wird eine vom Tarifkomitee festgesetzte Gebühr erhoben.

40. (Nachnahme.) Auf das zu befördernde Gut kann der Versender eine Nachnahme legen. Für den Versand unter Nachnahme wird eine vom Tarifkomitee festzusetzende Gebühr erhoben.

Die Vorschrift über die Erhebung von Nachnahmen und über die Verrechnung dieser Zahlungen erläßt der VKfVw.

41. (Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes.)

Über die Ankunft der Güter muß die Empfangsstation unverzüglich eine Bekanntmachung bei der Güterkasse aushängen oder ein Auskunftsverzeichnis auslegen.

Wenn im Frachtbrief die Adresse des Empfängers angegeben ist und auch wenn der Empfänger dem Empfangsbahnhof eine Nachricht mit seiner Adresse und der Bitte um Benachrichtigung von der Ankunft hat zugehen lassen, dann muß die Empfangsstation eine solche Benachrichtigung am Tage der Ankunft, spätestens jedenfalls bis 12 Uhr des folgenden Tages ergehen lassen.

Für die Benachrichtigung erhebt die Bahn eine vom Tarifkomitee festzusetzende Gebühr. Bei Nichtbenachrichtigung verliert die Eisenbahn in den oben genannten Fällen das Recht auf ein Strafstandgeld (Art. 78) und auf die Bezahlung für die Verwahrung bis zur Absendung der Benachrichtigung.

42. (Verwahrung angekommener Güter.) Die angekommenen Güter werden auf der Empfangstation 24 Stunden unentgeltlich verwahrt.

Diese Frist wird berechnet von Mitternacht nach Entladung durch die Eisenbahn oder von Mitternacht nach der Übergabe des Wagens zur Entladung durch den Empfänger. Für die Verwahrung des Gutes über diese Zeit hinaus wird eine vom Tarifkomitee festgesetzte Gebühr erhoben.

43. (Bezahlung der Fracht.) Die Fracht wird in barem Geld oder mit Schecks der Staatsbank bei Anlieferung des Gutes zur Beförderung bezahlt. Die Art der Bezahlung mit Schecks wird durch den VKfVw. im Einvernehmen mit der Staatsbank geregelt.

Im Falle der Nichtbezahlung der Fracht durch den Versender bei Anlieferung des Gutes zur Beförderung wird eine Strafe vom Versender erhoben, deren Ausmaß das Tarifkomitee festsetzt, und der Versand bis zur Bezahlung zurückgestellt. Der Lauf der Lieferfrist beginnt in solchen Fällen um Mitternacht nach der Entrichtung der Fracht. Nach Ablauf einer vom VKfVw. festgesetzten Frist unterliegt das nicht bezahlte, zur Beförderung aufgegebene Gut der Versteigerung nach den Vorschriften über unanbringliche Güter (Art. 66).

Soweit die durch die Eisenbahn berechneten Zahlungen nur teilweise geleistet werden, wird der Rest bei der Ausgabe des Gutes durch die Bahn vom Empfänger erhoben.

Bei Beförderung von Ausfuhrgütern und bei Beförderungen im direkten gemischten Bahn-Wasser-Verkehr wird die Zahlung der Fracht im zentralen Abrechnungsverfahren über die Staatsbank gestattet.

Die Vorschrift über die zentrale Abrechnung bei der Beförderung von Gütern wird vom VKfVw. im Einvernehmen mit der Staatsbank erlassen.

Im Falle der Nichtentrichtung der Fracht in der festgesetzten Frist durch das zentrale Abrechnungsverfahren wird für die verzögerte Zahlung ein Zuschlag von 0,5% je Tag erhoben. Nach Ablauf einer zehntägigen Verspätung in der Zahlung der Frist kann die Eisenbahn die Annahme von Gütern zur Beförderung durch den säumigen Zahler oder an die Adresse des säumigen Zahlers einstellen.

44. (Auslieferung des Gutes an den Empfänger.)

Die Güter werden auf der Empfangstation an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger ausgeliefert (Art. 30). Die Abtretung des Rechtes auf Auslieferung des Gutes an einen anderen Empfänger (Art. 38) muß durch gehörige Beweisstücke nachgewiesen werden.

Wenn die Staatsbank entsprechend dem Kreditabkommen die Auslieferung des Gutes an den Empfänger oder seinen Rechtsnachfolger verbietet, dann erfolgt die Übergabe des Gutes an den Empfänger zur verantwortlichen Verwahrung oder an das Lager einer anderen Organisation oder die Versteigerung des Gutes auf Grund der entsprechenden Gesetze und der vom VKfVw. im Einvernehmen mit der Staatsbank der UdSSR. herausgegebenen Vorschriften.

Der Frachtbrief wird zusammen mit dem Gut ausgeliefert. Bei Vornahme der Zahlung durch das zentrale Abrechnungsverfahren wird dem Empfänger auf Wunsch an Stelle des Frachtbriefs eine Abschrift des Frachtbriefs erteilt.

45. (Feststellung des Gewichts und Zustandes des Gutes.)

Der Empfänger kann verlangen, daß das Gewicht und der Zustand des Gutes auf der Empfangstation nachgeprüft wird.

Wenn bei der Nachwiegung des Gutes und Feststellung des Zustandes sich keine Anstände ergeben, die die Normen des natürlichen Verlustes übersteigen, so wird eine vom Tarifkomitee festgesetzte Gebühr erhoben.

Ausnahmen von der Bestimmung dieses Artikels kann der VKfVw. zulassen.

Die Bahn ist verpflichtet, das Gewicht des Gutes auf der Empfangstation festzustellen, wenn es in einem unvorschriftsmäßigen Wagen oder in einem Wagen mit unvorschriftsmäßigen Plomben eintrifft.

46. (Verkauf von Gütern ohne Begleitpapiere und nicht abgeholter Güter.)

Gut, das im Verlauf von fünf Tagen nach der Ausladung durch die Eisenbahn oder nach Übergabe des Wagens zur Entladung durch den Empfänger nicht abgeholt ist, unterliegt der Versteigerung.

Die Vorschrift über die Abschätzung und die Versteigerung der unanbringlichen Güter und solcher ohne Frachtpapiere erläßt der Rat der Volkskommissare der UdSSR.

Die Übergabe an Wirtschafts- oder öffentliche Organisationen der Eisenbahn ist verboten mit Ausnahme von Gütern des Oberbaus und des Eisenbahnbedarfs. Verfehlungen unterliegen strafrechtlicher Verfolgung.

Für bestimmte Güterarten kann die Verwahrungsfrist durch eine Anordnung des VKfVw. verlängert oder verkürzt werden.

47. Vom Erlös aus der Versteigerung der Güter, den die Eisenbahn aus dem betreffenden Gut erzielt, werden vorzugsweise vor allen anderen Forderungen diejenigen Zahlungen beglichen, die auf das Gut verwendet sind.

Der Rest dieser Gelder wird ausgehändigt:

a) dem Empfänger — bei Nachweis durch eine Quittung, daß er das Gut bezahlt hat,

b) dem Versender — in allen übrigen Fällen.

Im Verlauf von sechs Monaten vom Tage der Versteigerung nicht eingeforderte Gelder werden der Kasse des VKfVw. als Einnahme überwiesen.

Die Eisenbahn kann vom Versender in der vorgeschriebenen Weise die ihr zukommende Fracht und die teilweisen Aufbewahrungskosten für höchstens 20 Tage beitreiben, die der Erlös der Versteigerung nicht deckt.

48. (Fristen für die Abholung vom Bahnhof.)

Der VKfVw. stellt besondere Fristen für die Verpflichtung zur Abholung folgender Güter vom Bahnhof auf:

a) leichtverderbliche Güter,

b) Güter, deren Verwahrung Spezialräume oder die Inanspruchnahme beträchtlichen Geländes erfordert,

c) Güter, deren längere Lagerung wegen Brandgefahr oder aus sanitären Gründen oder wegen zu großen Umfanges als unzweckmäßig zu bezeichnen ist,

d) Güter, die eingelöst, aber nicht abgeholt werden.

Nach Ablauf der festgesetzten Fristen werden die Güter als unanbringlich behandelt und unterliegen der Versteigerung.

49. (Maßnahmen bei Überfüllung der Empfangstation.)

Bei übermäßiger Anhäufung von Gütern auf dem Bestimmungsbahnhof kann der Vorstand der Bahn:

a) die Gebühr für die Aufbewahrung von Gütern bis zum Fünffachen erhöhen und mit Genehmigung des VKfVw. bis zum Zehnfachen, das Wagenstandgeld für Wagen, die die Fristen um mehr als 48 Stunden überschreiten, auf das Doppelte und mit Genehmigung des VKfVw. auf das Dreifache erhöhen,

b) die Verladungen aller oder bestimmter Güter nach einer bestimmten Station (mit Ausnahme der nicht eingestuften Stationen) auf höchstens 2 Tage unter pflichtgemäßer Benachrichtigung des VKfVw. und nach Veröffentlichung der Maßnahme durch die Presse am Orte der Station untersagen. Das Verbot der Beförderung nach Bahnhöfen über 2 Tage, aber nicht über 5 Tage sowie nach nicht eingestuften Bahnhöfen (innerhalb 5 Tagen) kann nur mit Einverständnis des VKfVw. ausgesprochen werden,

c) die Verpflichtung für die Kundschaft aussprechen, zur Abfuhr angekommener Güter durch ein Transportunternehmen, wobei die Hinzuziehung von Transportunternehmungen im Einvernehmen mit der Kundschaft oder in jedem Einzelfall auf Anordnung des Bezirksvollzugskomitees oder des Rates der Volkskommissare der betreffenden Republik erfolgt.

Der Vorstand der Bahn hat in Fällen übermäßig zahlreich eingetroffenen Gutes das Recht:

1. das angekommene Gut auf Kosten des Versenders oder Empfängers auf einem öffentlichen Lager in Verwahrung zu nehmen und es in den durch Gesetz vorgesehenen Fällen in die verantwortliche Verwahrung des Empfängers zu geben,
2. für die Entladung eingetroffener Wagen freie Läger anderer Unternehmer zu benutzen, soweit diese auf Bahngelände liegen. Die Benutzung solcher Läger geschieht im Einvernehmen der Besitzer oder auf Anordnung des Bezirksvollzugkomitees oder des Rates der Volkskommissare der betreffenden Republik.

Die angegebenen Maßnahmen werden frühestens einen Tag nach der Bekanntgabe auf dem Bahnhof oder nach Veröffentlichung in der örtlichen Presse durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Maßnahmen und die Dauer ihrer Gültigkeit trägt der Bahnhof in ein besonderes Buch ein.

50. (Beschlagnahme des Gutes.) Für Güter, die requiriert oder während der Beförderung beschlagnahmt sind, zahlen diejenigen Verwaltungen, die die Requirierung oder Beschlagnahme veranlaßt haben, die Fracht, jedoch bei Beschlagnahmungen höchstens in Höhe des Betrages, der bei der Versteigerung dieser Güter nach einer aufgestellten Vorschrift erlöst wird.

51. (Beförderung von Gütern nach besonderen Bedingungen.)

Der VKfVw. kann Zusatzbedingungen für die Beförderung folgender Güter aufstellen:

a) Gefahrgüter,

b) Güter, die besondere Eigenschaften haben (Haufgut, Schüttgut, leichtverderbliche Güter),

c) Kleingut, das in größeren Mengen zusammengetan werden kann, im Interesse wirtschaftlicher Ausnutzung des Wagenparks,

d) Güter, die vom Versender in Marschroutenzügen[1] versandt werden,

e) Güter, die in Behältern, Spezialwagen und in Großraumgüterwagen befördert werden.

52. (Verbot der Beförderung von Gütern.) Ein Verzeichnis der Güter, deren Annahme von allen oder einzelnen Versendern verboten ist, wird aufgestellt

a) vom VKfVw. — bei nicht entsprechendem technischen Ausbau der Eisenbahnen,

b) durch den Rat für Arbeit und Verteidigung — in allen übrigen Fällen.

III. Beförderung von Personen und Gepäck.

53. (Beförderung von Personen.) Der Personenverkehr wird nach Fahrplänen durchgeführt.

54. Jeder Fahrgast muß eine Fahrkarte besitzen. Die Frist der Gültigkeit der Fahrkarten und die Vorschrift über deren Verkauf, die Vorschrift über die Beförderung der Reisenden, die Mitnahme von Handgepäck und Gepäck und die Vorschrift bei Übertretungen dieser Anordnungen wird vom VKfVw. erlassen.

55. Der Fahrgast hat auf der Fahrt das Recht,

a) einen Platz im Wagen entsprechend der gelösten Fahrkarte zu erhalten,

b) unentgeltlich ein Kind im Alter von höchstens fünf Jahren mitzunehmen, wenn dieses keinen besonderen Platz beansprucht,

c) unentgeltlich Handgepäck in den Grenzen einer vom VKfVw. aufgestellten Norm mitzunehmen.

Die Sorge für die Vollständigkeit und Unversehrtheit des Handgepäcks obliegt den Reisenden selbst.

Wenn dem Reisenden kein Platz zugewiesen wird, kann er von der Reise zurücktreten und das Geld für die Fahrkarte zurückverlangen mit Ausnahme bei Reisen in den Vorortzügen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die die erforderliche Bequemlichkeit für die Reisenden und die Befriedigung der kulturellen Bedürfnisse bei den Aufenthalten, auf den Bahnhöfen und unterwegs sicherstellen.

---

[1] Siehe Art. 23.

Für die Handhabung der Beförderungsvorschriften der Fahrgäste tragen die Agenten der Bahnen die disziplinare und gegebenenfalls die gerichtliche Verantwortung.

56. (Beförderung von Gepäck.) Gepäck wird in dem gleichen Zuge befördert, den der Reisende entsprechend seiner Fahrkarte, die er bei der Aufgabe des Gepäcks vorweist, benutzt; zur Beförderung in Vorortzügen aufgegebenes Gepäck muß mit dem nächsten Zug befördert werden, der zur Beförderung von Gepäck zugelassen ist.

Der Reisende kann bei Aufgabe des Gepäcks dessen Wert angeben. Für die Deklarierung des Werts wird eine besondere Gebühr erhoben, die vom VKfVw. festgesetzt wird.

Auf dem Bestimmungsbahnhof wird das Gepäck unentgeltlich einen Tag aufbewahrt. Die Frist beginnt um Mitternacht nach der Ankunft. Wenn der Reisende das Gepäck nicht innerhalb 30 Tagen abholt, unterliegt es der Versteigerung. Bei Überfüllung der Lagerräume kann die Frist auf bestimmten Bahnhöfen durch Anordnung des VKfVw. abgekürzt werden. In solchen Fällen kann die Aufbewahrungsgebühr auf Anordnung des VKfVw. auf höchstens das Doppelte erhöht werden.

Ein Verzeichnis der Gegenstände, deren Beförderung als Gepäck infolge Verlade- und Beförderungsschwierigkeiten im Packwagen oder wegen Gefährlichkeit für den Personenverkehr nicht gestattet wird, wird vom VKfVw. herausgegeben. In dieser wird auch die Annahme, Verwahrung und Auslieferung des Gepäcks geregelt.

Auf großen Bahnhöfen organiiseren die Eisenbahnen auf den Bahnhöfen Aufbewahrungsstellen für Handgepäck und Gepäck.

57. Nicht abgeholtes Gepäck sowie Gegenstände, die auf den Bahnhöfen, in den Wagen oder unterwegs vergessen oder verloren sind und von den Verlierern nicht innerhalb 30 Tagen abgeholt sind, unterliegen der Versteigerung nach der für unanbringliche Güter geltenden Vorschrift (Art. 46).

58. (Bahnsteigkarte.) Der Eisenbahn wird das Recht gewährt, von Personen, die nicht im Besitz von Fahrkarten sind, eine besondere Gebühr für das Betreten des Bahnsteigs (Bahnsteiggebühr) zu erheben. Die Höhe der Gebühr bestimmt das Tarifkomitee.

IV. Haftung der Eisenbahn, Versender, Empfänger und Reisenden.

59. (Haftung für die Beförderungen.) Die Eisenbahnen tragen die finanzielle Verantwortung gegenüber den Empfängern, Versendern und Reisenden, aber auch die Empfänger, Versender und Reisenden gegenüber der Eisenbahn auf Grund dieser Verkehrsordnung und der zu ihrer Fortbildung herausgegebenen Vorschriften.

60. (Verbot der Abänderung der Haftung.) Alle Präventivabkommen der Eisenbahnen mit den Reisenden, Versendern oder Empfängern von Gütern, die eine Änderung oder Abschwächung der den Bahnen, den Reisenden, Versendern oder Empfängern auferlegten Haftung bezwecken, sind nichtig und alle Vermerke darüber im Frachtbrief, die nicht in der Verkehrsordnung vorgesehen sind, sind wirkungslos.

61. (Haftung der Angestellten, der Kundschaft und anderer Personen.) Die Bediensteten des Verkehrs, aber auch die in der Verwaltung, in einem Unternehmen oder einer Organisation tätigen, sowie Einzelpersonen, die mit der Handhabung dieser Verkehrsordnung und der in ihrer Fortentwicklung herausgegebenen Vorschriften zu tun haben, tragen die strafrechtliche, administrative und disziplinare Verantwortung in denjenigen Fällen, wo eine Verantwortung solcher Art im Gesetz vorgesehen ist.

62. (Geldliche Haftung für die Nichterfüllung des Plans.) Für die Nichterfüllung der monatlichen Planbeförderungsmengen haftet der Versender und die Eisenbahn (außer der disziplinarischen und strafrechtlichen Verantwortung, die in bestimmten Fällen denjenigen trifft, der die Nichterfüllung des Plans verschuldet).

Die Strafe für die Nichtgestellung von Wagen seitens der Bahn, die der Beförderungsplan vorsieht, sowie für die Nichtbeladung der der Kundschaft gestellten Wagen oder für die Annahmeverweigerung der planmäßig für sie bestimmten Wagen wird nach folgenden Grundsätzen festgesetzt:

a) für den geschlossenen oder offenen zweiachsigen Plattformwagen — 25 Rubel je Wagen,

b) für den zweiachsigen Kesselwagen, Kältewagen oder sonstige zweiachsige Spezialwagen — 50 Rubel je Wagen.

Der vierachsige Kessel- oder Plattformwagen einer beliebigen Bauart von weniger als 50 t Fassungsvermögen rechnet als 2 zweiachsige Wagen. Der vierachsige Kessel- oder Plattformwagen einer beliebigen Bauart mit einem Fassungsvermögen von 50 t und mehr rechnet bei Berechnung der Strafe für die Nichterfüllung des Planes für 3 zweiachsige Wagen.

Die Strafe für die Nichtverladung durch die Schuld der Bahn, desgleichen für die Nichtverladung oder Weigerung des Kunden zur Verladung von Metallen, Kohlen, Flußspat, Koks, Erz und Salz wird in Höhe von 1,5 Rbl. je Tonne erhoben.

62. Bei der Nichtgestellung von Wagen für Marschroutenzüge[1] und bei deren Nichtentladung wird neben der Strafe für die Nichterfüllung des Planes eine Strafe von 300 Rubel von der schuldigen Stelle zugunsten der anderen für das nicht vollständige Zustandekommen des Zuges erhoben.

63. (Erlaß der Strafen.) Der Versender wird von der Zahlung der im Art. 62 festgesetzten Strafe befreit, wenn die Verladung der Güter unmöglich durchzuführen war

a) aus Gründen elementarer Art: Brand, Verwehungen auf Nebengleisen, Überschwemmungen, Unfälle in den Werken, die die Arbeit auf mindestens 3 Tage unterbrochen haben,

b) bei Einstellung der Verladung von Gütern und der Gestellung von Wagen nach Art. 20 und 49 Ziff. b,

c) bei Nichtausnutzung der Wagen, die dem Versender über die Planmenge hinaus bei Verdichtung der Verladungen ohne vorherige Benachrichtigung oder ohne Einverständnis des Versenders, wenn eine solche erforderlich war (Art. 23), gestellt worden sind.

---

[1] Siehe Art. 23.

Die vom Versender zu bezahlende Strafe ermäßigt sich auf ein Drittel, wenn der Versender die Bahn 2 Tage vor dem Beladetermin von der Nichtinanspruchnahme der Wagen unterrichtet.

64. Die Eisenbahn wird von der Entrichtung der im Artikel 62 vorgesehenen Strafe in folgenden Fällen befreit:

a) beim Vorliegen von Ereignissen elementarer Art: Brand, Verwehungen, Überschwemmungen,

b) bei Einstellung der Beladung oder Wagengestellung gemäß Art. 20 und 49 b,

c) bei Verzögerung der Entladung der Wagen durch den Verfrachter.

In diesem Fall wird die Eisenbahn von der Strafe wegen Nichtgestellung derjenigen Wagenanzahl befreit, deren Entladung verzögert ist oder aus diesem Grund nicht zur Entladung gestellt werden konnten,

d) oder bei Ergänzung durch die Bahn im Lauf des Planmonats unter Nachholung der Unregelmäßigkeiten einzelner Tage (Art. 23).

65. (Abrechnung der Planerfüllung.)

Umstände, die den Versender und die Eisenbahn von der Strafe befreien, werden in der Abrechnung über die Erfüllung des Planes vermerkt, die durch den Bahnhofsvorsteher und den Versender jeden Tag unterschrieben wird. Bei Verweigerung der Unterschrift wird eine Tatbestandsaufnahme gefertigt.

66. (Abrechnung der Strafen.)

Nach Beendigung eines Monats stellt der Bahnhofsvorsteher spätestens bis zum 10. des folgenden Monats eine Abrechnung der Strafen auf und teilt die auf die Eisenbahn und den Versender entfallenden Strafsummen dem Versender mit.

Für Versender, die Massenauflieferungen auf mehreren Stationen ausführen, kann auf Anordnung des Vorstandes der Bahn durch die Verwaltung der Bahn eine generelle Abrechnungsvorschrift für die Strafen aufgestellt werden. In diesem Fall muß die Bahn das monatliche Ergebnis der Zusammenstellung dem Versender und dem Bahnhof spätestens bis zum 25. des folgenden Monats übermitteln.

Die auf die Eisenbahn oder den Versender abrechnungsgemäß entfallenden Summen müssen binnen 5 Tagen bezahlt werden.

67. (Beginn und Ende der Haftung der Bahn.)

Die Eisenbahn trägt die volle Verantwortung für die Unversehrtheit des zur Beförderung übergebenen Gutes vom Augenblick der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung an den Empfänger oder bis zu der nach den Vorschriften statthaften Auslieferung an ein anderes Unternehmen oder an eine andere Körperschaft.

68. (Begrenzung der Haftung der Bahn.)

Die Eisenbahn haftet nicht für Verlust oder Beschädigung des zur Beförderung übergebenen Gutes, wenn Verlust oder Beschädigung erfolgt sind

a) durch Erscheinungen elementarer Art,

b) infolge bestimmter natürlicher Eigenschaften des versandten Gutes, die Bruch, Rost, inneren Verderb usw. zur Folge haben,

c) durch Schuld oder Unvorsichtigkeit des Versenders oder Empfängers,

d) aus Gründen, die mit der Be- oder Entladung des Gutes verbunden sind, wenn Be- oder Entladung durch den Versender oder Empfänger vorgenommen sind,

e) durch Beförderung des Gutes im offenen Wagenpark, die nach den Vorschriften an sich gestattet war, wenn Verlust oder Beschädigung auf Gründe zurückzuführen sind, die mit dieser besonderen Beförderung verbunden sind,

f) dadurch, daß ein Angestellter des Versenders, der das Gut begleitet, nicht die notwendigen Maßnahmen zur Erhaltung des Gutes ergriffen hat,

g) durch Gewichtsverlust des Taragewichts, wenn das Gut auf Verlangen des Versenders mit einem Vermerk im Frachtbrief gemäß Art. 31 mit einem derartigen Taragewicht zur Beförderung angenommen ist,

h) bei natürlichem Gewichtsverlust des Gutes während der Beförderung durch die Eisenbahn innerhalb der Normen, die vom Rat für Arbeit und Verteidigung erlassen sind.

Die Eisenbahn ist verpflichtet nachzuweisen, daß Verlust und Beschädigung auf Gründen beruhen, die in den Punkten a, b, c und d aufgeführt sind. Wer eine Forderung oder Klage erhebt, muß nachweisen, daß Verlust oder Beschädigung nicht auf Umständen beruhen, die in den Punkten d, f, g und h genannt sind.

Die Eisenbahn kann sich von der Haftung für Gewichtsmängel befreien, wenn sie dartut, daß diese nicht als Resultat eines Verlustes oder einer Beschädigung durch die Eisenbahn anzusehen sind.

Wenn das Gut durch den Versender verladen ist und im richtigen Wagen mit ordnungsmäßigen Plomben der Versandstation eingetroffen ist, dann muß der Kunde nachweisen, daß die Gewichtsunstimmigkeit als das Resultat eines Verlustes oder einer Beschädigung durch die Eisenbahn anzusehen ist.

69. (Entschädigung für Schäden bei der Beförderung.)

Für Schäden, die bei der Beförderung des Gutes entstanden sind, zahlt die Eisenbahn eine Entschädigung in folgender Höhe:

a) bei Verlust des Gutes — den tatsächlichen Wert des verlorenen Gutes,

b) bei Beschädigung des Gutes — den Betrag, um den der Wert des Gutes gemindert ist,

c) bei Verlust des Gutes, das mit Nachnahme aufgegeben ist, in der Höhe des angegebenen Wertes, wenn jedoch die Eisenbahn nachweist, daß der angegebene Wert den tatsächlichen Wert übersteigt — in Höhe des wirklichen Wertes.

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes werden die der Eisenbahn für die Beförderung geleisteten Zahlungen entsprechend dem verlorenen Teil zurückvergütet.

Wenn der zu entschädigende Wert durch einen örtlichen Preis am Empfangsort bestimmt wird oder durch einen Preis, der für die Realisierung des Gutes festgesetzt ist (Art. 70), so wird die entrichtete Fracht nicht zurückerstattet.

Empfänger und Versender können die Annahme eines beschädigten Gutes nur ablehnen, wenn der Wert des Gutes durch die Beschädigung derart gemindert ist, daß er es nicht mehr gemäß seiner ursprünglichen Bestimmung benutzen kann.

Wenn der Empfänger die Nachnahme nicht bezahlt hat, so wird der Nachnahmebetrag aus der ihm für den Verlust des Gutes etwa zustehenden Entschädigung zurückbehalten und dem Versender ausbezahlt.

Wenn die Eisenbahn irgendwelches Gut für ihre Zwecke benutzt, das zur Beförderung angenommen ist und der Kundschaft gehört, werden die Schuldigen zur gerichtlichen Verantwortung gezogen, die Eisenbahn entschädigt den Wert aber in doppelter Höhe.

Für ein bei der Eisenbahn abhanden gekommenes Fahrzeug, das der Kundschaft gehört, muß die Eisenbahn auf Verlangen der letzteren ein entsprechendes Fahrzeug zur zeitweiligen unentgeltlichen Benutzung bis zur Wiederauffindung des Wagens zur Verfügung stellen oder ihm als Ersatz einen anderen entsprechenden Wagen geben.

70. (Wertfestsetzung bei Entschädigungen.)

Der Wert des Gutes, für das eine Entschädigung geleistet werden soll, wird durch eine quittierte Rechnung nachgewiesen, in der die Nummer des Frachtbriefs angegeben werden muß, der zu dem abhanden gekommenen Gut gehört. Beim Fehlen einer solchen Rechnung wird der Wert nach folgenden Grundsätzen bestimmt:

a) der Fakturenwert der Industrie oder herstellenden Organisation,

b) Wert des Taragewichts nach dem Preiskurant,

c) budgetmäßige Taxe, wenn eine solche Taxe für das betreffende Gut besteht und tatsächlich bezahlt ist,

d) die Summen der tatsächlichen Aufwendungen bei Auflieferung des Gutes zur Eisenbahnstation einschließlich Speditions- und Beladekosten; können die Aufwendungen nicht durch Belege nachgewiesen werden, so werden die Aufwendungen mit 10 % des Wertes des Gutes angenommen.

Der Wert von Einfuhrgütern bestimmt sich nach dem Preis, der für die Realisierung der entsprechenden Einfuhrgüter innerhalb der UdSSR. aufgestellt ist.

Der Wert von Ausfuhrgütern bestimmt sich nach ihrem Fakturenwert, der auf Grund entsprechender Listen des Volkskommissariats für Außenhandel oder dessen örtliche Organe festgesetzt ist.

Der Wert von Gütern, die Einzelpersonen gehören, bestimmt sich nach dem Einzelverkaufspreis der staatlichen oder kooperativen Unternehmungen an dem Ort und zu der Zeit, wo und wann das Gut ausgeliefert wird.

Bei Unmöglichkeit, den wahren Wert eines Gutes auf obige Weise zu bestimmen, wird dieser durch einen Sachverständigen festgesetzt.

71. (Zu viel oder zu wenig geleistete Zahlungen.)

Zu viel geleistete Zahlung für die Beförderung wird erstattet, zu wenig geleistete Zahlung nacherhoben.

Auf Anordnung der Eisenbahn können zu wenig geleistete Zahlungen durch Überschüsse anderer Zahlungen desselben Kunden gedeckt werden.

Nach der Aushändigung des Gutes an den Empfänger wird eine zu wenig geleistete Zahlung nur vom Empfänger eingezogen.

72. (Strafe für Lieferfristüberschreitung.)

Bei Überschreitung der Lieferfrist zahlt die Eisenbahn dem Empfänger eine Strafe von: 10 % der Fracht bei Überschreitung um höchstens $^1/_{10}$ der Lieferfrist, 20 % der Fracht bei Überschreitung von mehr als $^1/_{10}$ bis höchstens $^2/_{10}$ der Lieferfrist, 30 % bei Überschreitung von mehr als $^2/_{10}$ bis höchstens $^3/_{10}$ der Lieferfrist, 40 % bei Überschreitung von mehr als $^3/_{10}$ bis höchstens $^4/_{10}$ der Lieferfrist und 50 % bei Überschreitung, die $^4/_{10}$ der Lieferfrist übersteigt.

Wenn die Lieferfrist weniger als 5 Tage beträgt, zahlt die Eisenbahn für jeden Tag Verspätung 10 %, aber höchstens 50 % der Fracht.

Wenn der Empfänger aus der Versäumung der Lieferfrist einen Schaden hat, zahlt die Eisenbahn an Stelle der Fracht auf sein Verlangen eine Entschädigung des angegebenen Verlustes. Indessen darf diese Entschädigung den Frachtbetrag, der sich aus den Tarifen ergibt, nicht überschreiten.

Verzögert sich die Lieferung des Gutes mehr als 30 Tage und für schnellverderbliche Güter um eine Frist, die der VKfVw. festsetzt, so hat der Empfänger das Recht, das Gut als abhanden gekommen zu betrachten und eine Vergütung für die verlorengegangene Sache zu fordern.

Eine Unterbrechung des Verkehrs auf dem Beförderungswege oder andere Umstände, die die Eisenbahn von der Haftung für die Einhaltung der Lieferfrist befreien, verlängert diese Frist, jedoch auf höchstens 90 Tage.

Der Empfänger begibt sich des Rechts auf Auszahlung der Strafe und der Entschädigung für einen Schaden als Folge der Lieferfristüberschreitung, wenn er das mit Verspätung eingetroffene Gut nicht innerhalb 3 Tagen nach Bekanntgabe oder Erhalt der Nachricht der Bahn über die Ankunft des Gutes abholt;

wenn die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, den Empfänger zu benachrichtigen — 3 Tage nach Entladung des Gutes durch die Eisenbahn oder nach der Wagenzustellung zur Entladung durch den Empfänger.

Der Verlust des Rechts auf Auszahlung der Strafe für die Überschreitung tritt nicht ein, wenn die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch Verschulden der Verwaltung nicht abgesandt wird.

73. (Strafe für Überschreitung der Wagengestellungsfrist.)

Für die Überschreitung der durch den Bahnhof oder eine Anweisung bekanntgegebenen Frist für die Gestellung von Wagen zur Be- oder Entladung (Art. 35) zahlt die Eisenbahn eine Strafe in der vom Tarifkomitee festgesetzten Höhe.

74. (Strafe für verzögerte Auslieferung des Gutes.)

Für die Verzögerung der Auslieferung eines entladenen oder zur Ausladung übergebenen Gutes um mehr als 4 Stunden, nachdem das Verlangen auf Auslieferung gestellt ist, zahlt die Eisenbahn dem Empfänger eine Strafe in Höhe der Wagenstandgelder (Art. 78). Diese Strafe wird nur für diejenige Zeit gezahlt, um die die Auslieferung des Gutes vom Augenblick des Verlangens durch den Empfänger verzögert worden ist.

Wird das Verlangen auf Auslieferung des Gutes später als 4 Stunden vor Schluß des Bahnhofs gestellt, so verlängert sich die vierstündige Frist um die Zeit der Arbeitsruhe auf dem Bahnhof.

Über die Verzögerung in der Auslieferung wird eine Tatbestandsaufnahme gefertigt, in der die Dauer der Verzögerung anzugeben ist.

75. Die Bahn trägt die Verantwortung gegenüber dem Versender, der die Nachnahme nicht erhalten hat:

a) wenn das Gut an den Empfänger ausgeliefert ist — für den Nachnahmebetrag,

b) im Falle des Verlustes des Gutes unterwegs — in Höhe des Nachnahmebetrages, aber nicht über den Wert des verlorenen Gutes hinaus.

76. (Strafe für Auflieferung nicht zur Beförderung zugelassenen Guts.)

Für die Auflieferung von Gut, dessen Beförderung verboten ist, oder von Gut, bei dessen Beförderung besondere Vorsichtsmaßnahmen anzuwenden sind, unter unrichtiger Angabe der Bezeichnung oder seiner Eigenschaften wird eine vom Tarifkomitee festgesetzte Strafe erhoben, aber auch Ersatz der bei der Bahn eingetretenen Schäden gefordert. Unabhängig von der Strafe werden diejenigen, die das Gut gesetzwidrig benannt zur Beförderung aufgeliefert haben, zur strafrechtlichen Verantwortung gezogen.

77. (Unrichtige Bezeichnung im Frachtbrief.)

Für unrichtige Angaben des Versenders im Frachtbrief zum Zwecke der Frachthinterziehung wird unabhängig von einer Zuschlagsfracht eine Strafe in der vom Tarifkomitee festgesetzten Höhe erhoben.

78. (Wagenstandgeld.)

Für die Verzögerung in der Be- und Entladung von Wagen durch den Versender oder Empfänger über die festgesetzten Fristen hinaus wird eine Strafe erhoben.

Wenn die Entladung von Wagen auf einem Lager oder Nebengleis des Empfängers über die festgesetzte Frist hinaus verzögert wird, wird eine Strafe erhoben sowohl für Wagen, die sich in der Entladung befinden, als auch für Wagen, die auf den Gleisen des Empfangsbahnhofs in Erwartung der Entladung aufgehalten wurden.

Beim Stillstand normaler geschlossener zweiachsiger Wagen und Plattformwagen über die Norm hinaus wird eine Strafe in folgender Höhe erhoben:

von 1	bis 12	Stunden	1 Rubel je Wagenstunde,
„ 13	„ 24	„	2 „ „ „ „
„ 25	„ 36	„	4 „ „ „ „
„ mehr als 36		„	6 „ „ „ „

wobei die angefangene Stunde als voll rechnet.

Versender und Empfänger erhalten eine Prämie für vor dem fälligen Termin freigemachte und tatsächlich der Bahn zurückgegebene Wagen von 1 Rubel je Wagenstunde.

Der Betrag der Strafe für den Stillstand von Zisternenwagen und Kältewagen erhöht sich auf das Doppelte.

Der vierachsige Wagen (Plattform-, Zisternen-) mit einem Ladegewicht bis zu 50 t rechnet für 2 zweiachsige, mit einem Ladegewicht von 50 t und mehr für 3 zweiachsige Wagen.

Die Strafe wird nicht erhoben beim Stillstand von Wagen, die von der Bahn in einer Anzahl übergeben werden, die das maximale technische Leistungsvermögen der Be- und Entladestellen eines Versenders übersteigt.

Ein Überschuß an Wagen, der sich etwa im Laufe der Tage durch eine derartige Gestellung ergibt, wird bei Berechnung der Strafsumme auf die folgenden Tage angerechnet.

Die Strafe für den Stillstand der Wagen wird unabhängig von der Strafe für die Nichterfüllung des Beladungsplans erhoben.

Die Schuldigen werden bei verzögerter Be- und Entladung disziplinarisch und in bestimmten Fällen auch gerichtlich zur Verantwortung gezogen.

79. (Strafe für nicht volle Ausnutzung der Ladefähigkeit.)

Für die Nichtbeladung eines Wagens durch einen Versender bis zur technischen Beladungsnorm wird eine Strafe in einer vom Tarifkomitee festgesetzten Höhe erhoben.

Die technischen Beladungsnormen für die einzelnen Güter und Wagenarten werden vom VKfVw. aufgestellt.

Ist eine technische Norm nicht aufgestellt, wird eine Strafe für die Nichtbeladung bis zur vollen Tragfähigkeit oder bis zur vollen am Wagen angegebenen Raumausnutzung erhoben.

Bei Überladung durch den Versender über das am Wagen angegebene Maß wird vom Versender eine vom Tarifkomitee festgesetzte Strafe erhoben.

Der Versender ist auf Verlangen der Bahn verpflichtet, das Übergewicht vom Wagen abzuladen. Die Eisenbahn kann die Entladung mit eigenen Kräften auf Rechnung des Versenders ausführen.

Die Eisenbahn kann die Entladung des Übergewichts nicht verlangen, wenn dieses 0,5 t bei Wagen mit einer Tragfähigkeit bis 18 t und 1 t bei Wagen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 18 t nicht übersteigt. In solchen Fällen wird die Strafe nicht erhoben.

80. (Vereinnahmung von Strafen.)

Die Erhebung der Strafen, die in den Artikeln 78 und 79 vorgesehen sind, von der Kundschaft erfolgt in unstreitigen Fällen über die Kreditstellen (ohne vorheriges Einvernehmen).

81. (Strafe für Beschädigung von Wagenteilen.)

Für die Beschädigung von Wagenteilen bei der Be- oder Entladung durch den Versender oder Empfänger bezahlt der Versender oder Empfänger eine Strafe in Höhe des fünffachen Werts der beschädigten Teile, der von einer Abschätzungsstelle bestimmt wird, die der VKfVw. errichtet. Unabhängig hiervon unterliegen die Schuldigen auch strafrechtlicher Verfolgung.

Wenn die Beschädigung der Wagen infolge Havarie oder Unfall, die mit dem Verkehren der Züge auf Nebenstrecken verbunden sind, erfolgt ist, ist der Wert der beschädigten Teile in doppelter Höhe zu ersetzen.

82. Außer der Strafzahlung muß der Versender die Schäden wieder gutmachen, die durch die Überladung, Beschädigung oder unvorschriftsmäßige Beladung oder Verpackung des Gutes entstanden sind.

83. (Strafe für die Nichtreinigung von Wagen.)

Für die Nichtreinigung des Wagens nach der Entladung durch den Versender bezahlt letzterer eine Strafe zugunsten der Bahn in Höhe von 10 Rubeln je Wagen. Bei der Gestellung eines nicht gereinigten Wagens zur Beladung zahlt die Bahn eine Strafe in Höhe von 10 Rubeln je Wagen zugunsten des Versenders, der dann verpflichtet ist, den Wagen in der vorgeschriebenen Frist zu reinigen und zu beladen.

84. Die Eisenbahn nimmt von den Empfängern keine nicht entleerten und keine nicht gereinigten Zisternenwagen zurück, für sie hat der Empfänger eine Strafe von 50 Rubeln je Zisternenwagen für jede Stunde des Stillstandes vom Augenblick der Aufdeckung der Nichtentleerung oder Nichtreinigung bis zur vollständigen Entleerung und Reinigung zu zahlen.

Nicht entleerte und nicht gereinigte Zisternenwagen, die die Bahn dem Versender übergibt, rechnen für die Erfüllung der Planbeförderungen durch die Bahn nicht mit. Desgleichen rechnen nicht mit vom Versender in den direkten Verkehren übergebene Wagen, die für den Lauf in direkten Verkehren nicht geeignet sind.

85. (Strafe für Nichtbeifügung von Dokumenten zum Frachtbrief.)

Bei Nichtbeifügung von Dokumenten zum Frachtbrief, die zur Erfüllung der administrativen und Zollvorschriften erforderlich sind, sind die daraus der Bahn erwachsenen Unkosten zu erstatten, auch ist die Strafe für den Stillstand der Wagen zu entrichten.

86. (Haftung für die Nichtabforderung des Gutes.)

Wird ein Gut nicht abgefordert, so trägt der Versender gegenüber der Eisenbahn die volle, in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Verantwortung.

Wenn das Gut vom Empfänger in der vom Gesetz vorgesehenen Weise abgefordert ist, so haftet dieser gegenüber der Eisenbahn.

Hierbei kann der Empfänger vom Versender die Bezahlung aller von ihm an die Bahn entrichteten Strafen und Gebühren, aber auch der Auslagen und Verluste verlangen, die durch unvorschriftsmäßige Handlungsweise des Versenders entstanden sind.

87. (Strafe für die Nichtgestellung eines Platzes für einen Reisenden.)

Für die Nichtgestellung eines Platzes für einen Reisenden, der im Besitz einer Platzkarte ist, in dem auf der Platzkarte bezeichneten Zuge, zahlt die Eisenbahn außer der Rückerstattung des für die Fahrkarte entrichteten Geldes eine Strafe in einer vom Tarifkomitee festgesetzten Höhe.

88. (Strafe für unberechtigte Entfernung eines Reisenden aus einem Zuge.)

Für die unberechtigte Entfernung eines Reisenden aus einem Zuge hat die Eisenbahn dem Reisenden den Wert der Fahrkarte für den betreffenden Zug und Wagen für die nicht abgefahrene Strecke und außerdem eine Strafe in der vom Tarifkomitee festgesetzten Höhe zu zahlen.

Die Eisenbahn haftet den Reisenden gegenüber nicht für die Folgen des vorzeitigen Aus- oder Einsteigens, muß aber die Gültigkeit der Fahrkarte um eine entsprechende Zeit verlängern.

89. (Haftung für die Unversehrtheit des Gepäcks.)

Für die Unversehrtheit des zur Beförderung angenommenen Gepäcks trägt die Eisenbahn die Verantwortung gemäß Art. 67, 68 und 69 mit der Maßgabe indessen, daß die Eisenbahn für den Verlust des Gepäcks eine Entschädigung nach einer Norm bezahlt, die der Rat der Volkskommissare der UdSSR. festsetzt.

Für Verspätung in der Auslieferung des Gepäcks bezahlt die Bahn eine vom Tarifkomitee festgesetzte Strafe.

90. (Strafe für Auflieferung von Gepäck mit verbotenen Gegenständen.)

Für die Aufgabe von Gegenständen im Gepäck, deren Beförderung als Gepäck verboten ist (Art. 56), bezahlt der Versender eine Strafe in einer Höhe, die das Tarifkomitee festsetzt, dieser wird aber außerdem in bestimmten Fällen noch zur strafrechtlichen Verantwortung gezogen.

V. Tatbestandsaufnahmen, Reklamationen und Klagen.

91. (Tatbestandsaufnahmen.)

Umstände, die den Grund für die materielle Haftung der Eisenbahn und Kundschaft aus der Eisenbahnbeförderung bilden können, werden vorschriftsmäßig durch Tatbestandsaufnahmen festgehalten. Die Vorschrift über die Aufstellung der Tatbestandsaufnahmen und eine Aufzählung der Umstände, die keine Aufstellung von Tatbestandsaufnahmen erfordern, erläßt der VKfVw.

Besagte Umstände können nicht als Grundlage einer Klage dienen, wenn sie nicht in obengenannter Art bescheinigt sind.

92. (Recht auf Reklamationen und Klagen.)

Das Recht auf Einreichung von Reklamationen bei der Eisenbahn und Klagen hat

a) bei vollem Verlust des Gutes:
der Versender oder Empfänger des Gutes — bei Vorweisung einer Quittung, der Empfänger — bei Vorweisung einer Bescheinigung über die Bezahlung des Gutes und einer Bescheinigung der Bahn über die Auflieferung des Gutes,

b) bei teilweisem Verlust oder teilweiser Beschädigung des Gutes, Lieferfristüberschreitung und Verzögerung in der Auslieferung des Gutes:
der Empfänger bei Vorzeigung des Frachtbriefs oder einer Abschrift des Frachtbriefs bei Frachtbezahlung durch das zentrale Abrechnungsverfahren,

c) bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck:
bei gänzlichem Verlust des Gepäcks — der Vorzeiger der Gepäckquittung, in allen andern Fällen — der Vorzeiger der Tatbestandsaufnahme über den teilweisen Verlust oder die Beschädigung des Gutes,

d) bei Überzahlungen:
der Versender oder Empfänger, je nachdem, wer den Frachtbrief besitzt, und bei Entrichtung der Fracht im zentralen Abrechnungsverfahren die Organisation, die die Beförderung bezahlt hat,

e) bei Auslieferung des Gutes ohne Einziehung der Nachnahme:
der Versender.

Für die Ausgabe von Bescheinigungen über den Versand von Gütern nimmt die Eisenbahn eine vom Tarifkomitee festgesetzte Gebühr.

93. (Begrenzung der Klagen.)

Die Geltendmachung von Forderungen unter 10 Rubeln wegen zu wenig oder zu viel geleisteter Zahlungen wird nicht zugelassen.

Die Einreichung von Forderungen wegen zu wenig geleisteter Zahlung wird auf Grund von Beförderungspapieren, die insgesamt auf weniger als 50 Rubel tarifmäßiger Zahlung und Gebühren lauten, nicht zugelassen, desgleichen nicht die Geltendmachung von Forderungen, wegen zu viel geleisteter Zahlungen und Lieferfristüberschreitung in den Fällen, wenn der Gesamtbetrag der nach dem Zahlungsdokument erhobenen Zahlung den Betrag von 50 Rubeln nicht übersteigt.

Wenn Überzahlungen oder zu geringe Zahlungen systematischen Charakter annehmen, so finden obige Begrenzungen des Rechtes auf Geltendmachung kleinerer Forderungen keine Anwendung.

94. (Abtretung des Reklamationsrechts.)

Die Abtretung des Rechts auf Geltendmachung von Reklamationen und Klagen an andere Personen und Organisationen ist nicht gestattet mit Ausnahme der Abtretung eines solchen Rechts vom Versender an den Empfänger und umgekehrt, desgleichen mit Ausnahme der Abtretung des Rechts auf Reklamation und Klagen an Behörden, Unternehmungen und Organisationen, die zum System derjenigen Körperschaften gehören, denen der Versender oder Empfänger angehört. Abtretungsunterschriften auf den Dokumenten werden nicht gefordert.

95. (Anmeldung von Reklamationen.)

Die Anmeldung von Reklamationen aus der Beförderung von Personen, Gütern und Gepäck ist an die Verwaltung der Empfangsbahn zu richten.

In der Anmeldung der Reklamation ist die Begründung und der Betrag der Forderung anzugeben. Der Anmeldung sind die Dokumente beizufügen, die die Forderung belegen.

Die Vorschrift über die Erledigung der Ersatzansprüche wird vom VKfVw. aufgestellt.

96. (Fristen für Reklamationen.)

Reklamationen können bei den Eisenbahnen im Laufe einer sechsmonatigen Frist angebracht werden mit Ausnahme solcher, die aus einem gemischten Bahn-Wasser-Verkehr oder Bahn-Wasser-Luft-Verkehr stammen, die innerhalb eines Jahres eingereicht werden können.

Innerhalb derselben Fristen können die Eisenbahnen ihre Forderungen an Güterversender, Empfänger und Reisende wegen Bezahlung von Strafen und Ersatz von Schäden geltend machen.

Obige Fristen werden berechnet:

a) bei Entschädigungen für Beschädigungen oder teilweisen Verlust von Gut und Gepäck: vom Tage der Auslieferung des Gutes oder Gepäcks ab,

b) bei Entschädigung für gänzlichen Verlust eines Gutes: vom Tage des Ablaufs der im Art. 72 angegebenen Frist,

c) bei Entschädigung für gänzlichen Verlust von Gepäck: vom Tage des Ablaufs der zehntägigen Frist, in der das Gepäck auf dem Bestimmungsbahnhof eingetroffen sein muß,

d) bei zu viel oder zu wenig geleisteten Zahlungen: für eine Sendung, die im zentralen Abrechnungsverfahren bezahlt ist —, vom Tage der Zusendung der Frachtberechnung und des Frachtbriefs durch die Eisenbahn, in allen übrigen Fällen: vom Tage der Auslieferung des Gutes ab,

e) bei Lieferfristüberschreitung: vom Tage des Eintreffens des Gutes ab,

f) bei Erhebung einer Strafe für die Nichteinhaltung der Beförderungspläne: vom Schluß einer fünftägigen Frist ab, die für die Bezahlung von Strafbeträgen festgesetzt ist,

g) bei der Erhebung von Strafen für die Nichteinhaltung der Vorschriften über die Beförderungszeit eines Gutes (vom Augenblick der Anbringung des Gutes bis zur Ausgabe auf der Bestimmungsstation): vom Tage der Ausgabe des Gutes ab,

h) in allen übrigen Fällen: vom Tage des Eintritts des Ereignisses, das als Grundlage für die Reklamation gilt.

Wenn die Reklamation abgelehnt ist oder ohne Beantwortung bleibt, wird dem Einbringer für die Anstrengung der Klage eine Frist von 2 Monaten vom Eintreffen der Antwort der Eisenbahn oder vom Tage des Fristablaufs gewährt, der für die Antworterteilung der Bahn festgesetzt ist.

97. (Frist für die Erledigung der Reklamationen.)

Die Eisenbahn muß die eingebrachten Reklamationen prüfen und über ihre Bewilligung oder Ablehnung in folgender Frist vom Tage des Eingangs eine Antwort erteilen:

a) im Verlauf von 2 Monaten: bei allen Reklamationen aus Beförderungen im örtlichen Verkehr,
b) im Verlauf von 3 Monaten: bei allen Reklamationen aus Beförderungen in direkten Verkehren,
c) im Verlauf von 6 Monaten: bei allen Reklamationen aus Beförderungen im direkten gemischten Bahn-Wasser-Verkehr,
d) im Verlauf von 45 Tagen: bei Reklamationen wegen Frachtüberzahlungen.

Bei gänzlicher oder teilweiser Ablehnung einer Reklamation ist die Bahn verpflichtet, die Gründe anzugeben und die beigefügten Beweispapiere zurückzugeben.

98. (Auszahlung von Prozenten auf den Reklamationsbetrag.)

Auf einen anerkannten oder vom Gericht zugesprochenen Reklamationsbetrag bezahlt die Bahn Prozente in einer vom Rat für Arbeit und Verteidigung festgesetzten Höhe.

Die Prozente werden gezahlt bis zum Tage der Zahlung der Gelder, beginnend mit folgenden Fristen:

a) bei Reklamationen aus Frachtüberzahlungen: vom Tage der Rückforderung des Geldes,
b) bei Reklamationen auf Rückerstattung des Betrages, der aus der Versteigerung eines Gutes oder Gepäckstücks eingenommen wurde: vom Tage der Versteigerung des Gutes oder Gepäckstücks,
c) bei allen übrigen Reklamationen: vom Tage der Einreichung der Reklamation.

Bei Forderungen der Bahn aus der Beförderung von Gut oder Gepäck an Güterversender, Empfänger und Reisende bezahlen diese die gleichen Prozente. In diesen Fällen werden die Prozente vom Tage der schriftlich von der Bahn geltend gemachten Forderung bis zum Tage der Zahlung entrichtet.

Bei Rückerstattung von Überzahlungen durch die Eisenbahnen im Lauf einer einmonatigen Frist von der Auslieferung des Gutes oder auch bei Nachzahlungen des Versenders oder Empfängers im Lauf derselben Frist vom Tage des Erhalts der Mitteilung über die Nachzahlung ab werden Prozente auf die Zahlung des Betrages nicht berechnet.

99. (Klagen gegen die Eisenbahn.)

Eine Klage kann gegen die Eisenbahn nur erhoben werden bei gänzlicher oder teilweiser Ablehnung der Eisenbahn, der Reklamation stattzugeben, oder wenn die Eisenbahn im Lauf der Fristen des Artikels 97 keinen Bescheid erteilt.

Forderungen auf Rückerstattung bei Überzahlungen der Fracht, aber auch wegen Bezahlung der Prämien wegen Benutzung von Marschroutenzügen[1], Verdichtung der Verladungen und wegen vorzeitiger Freimachung vom Wagen unterliegen nicht der gerichtlichen Zuständigkeit und werden durch die Verwaltung der Eisenbahn entschieden.

Bei Forderungen wegen Überzahlung und auf Auszahlung von Prämien im Werte bis 300 Rubeln gilt die Entscheidung des Vorstandes der Bahn als endgültig und kann nicht angefochten werden. Bei Forderungen aus Überzahlung und auf Auszahlung von Prämien über 300 Rubel kann die Entscheidung des Vorstandes der Bahn beim VKfVw. angefochten werden. Zur Entscheidung des letzteren können unabhängig von dem Betrage alle Forderungen aus Überzahlungen und auf Prämien gebracht werden, auf die die Eisenbahn dem Einsender in der Frist des Art. 97 keinen Bescheid erteilt hat.

Die Entscheidung des VKfVw. kann nicht angefochten werden. Indessen kann die Angelegenheit auf Verlangen der interessierten Volkskommissare und Leiter der zentralen Verwaltungen der UdSSR. oder der verbündeten Republiken zur endgültigen Entscheidung des Tarifkomitees gebracht werden.

100. (Gerichtsstand für Klagen.)

Bei allen Rechtsstreitigkeiten aus dieser Eisenbahnverkehrsordnung sind Klagen ausschließlich bei den Gerichten am Sitz der Verwaltung der Empfangsbahn anzustrengen.

Indessen kann auf Vereinbarung des Vorsitzenden des obersten Gerichts der Union mit dem VKfVw. der Gerichtsstand für Klagen gegen die Eisenbahn nicht nur am Sitz der Empfangsbahn, sondern auch bei einem andern Gericht bestimmt werden. Ein Verzeichnis dieser Gerichte wird allgemein im „Anzeiger der Beförderungsvorschriften und Tarife des Eisenbahnverkehrs der UdSSR." veröffentlicht.

Rechtsstreitigkeiten aus Verträgen zwischen den Eisenbahnen und den Eigentümern der Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs werden vom Staatsschiedsgerichtshof der SSR. entschieden.

[1] Siehe Art. 23.

Bücherschau.

Besprechungen.

Wagemann, Prof. Dr. Ernst. Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr. Sonderheft des Instituts für Konjunkturforschung Nr. 38. Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg. Berlin 1936. 76 Seiten. Bezugspreis 9,50 RM.

Die hier vorliegende Gemeinschaftsarbeit der Deutschen Reichsbahn und des Instituts für Konjunkturforschung erscheint insofern besonders zur rechten Zeit, als sie einen gerade jetzt jedem Betrachter sich aufdrängenden Einwand vorwegnimmt:

Neben Diskontprozentreihen, Hochofenstatistik und ähnlichen Zahlenfolgen waren wir gewohnt, auch eine Reihe von Eisenbahnzahlenreihen als für die konjunkturelle Entwicklung hervorragend charakteristisch anzusehen. Gedacht sei z. B. der Wagenstellung, der Beförderungszahlen, der Eisenbahneinnahmen usw. Solche charakteristische Bewertung setzte aber die Monopoleigenschaft der Eisenbahn voraus. In der Nachkriegszeit ist die Konkurrenzmöglichkeit gegenüber der Eisenbahn in der mannigfaltigsten Art gewachsen. Die Binnenschiffahrt, die Küstenschiffahrt haben sich von manchen Betätigungsmöglichkeiten der Vorkriegszeit weg- und stärker den Gebieten zugewandt, die früher ziemlich ausschließlich als Aufgabenbereich der Eisenbahn galten. Die Post ist im Waren-, vor allem aber auch im Personenverkehr ganz anders Wettbewerber wieder für die Eisenbahn geworden, als sie dies in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege war, und schließlich ist der Kraftwagen mit seiner ganz neuen Wettbewerbstechnik überhaupt erst nach 1918 auf der Bildfläche erschienen. Je mehr die Reichsbahn damit den Charakter als wirtschaftlicher Monopolbetrieb verliert, je mehr müssen ihre Zahlen an Wert als Konjunkturbarometer verlieren. Und — von der anderen Seite aus gesehen: — je weniger die Verkehrsbedürfnisse der Gesamtwirtschaft auf die Reichsbahn angewiesen bleiben, um so weniger zuverlässig wird aus der allgemeinen deutschen Wirtschaftsentwicklungszahl ein Verhältnis zu der mutmaßlichen Reichsbahnentwicklung erratbar sein. Nicht statistisch-technisch, aber statistisch-wissenschaftlich steht unser Verkehrswesen an einem Wendepunkt, und an solcher Stelle stillzuhalten und prüfend den momentanen Standort für Abschluß und neuen Ausgang genau festzustellen, die

Grundlagen zu bestimmen, ab wann und wie weit schon die erkenntnismäßig festgestellten Verschiebungen der Verhältnisse praktisch zahlenmäßig sich ausdrücken, — das war allerdings eine höchst bedeutsame und verdienstliche Aufgabe .... der Reichsbahn sowohl, wie auch des Instituts für Konjunkturforschung; denn auch des letzteren Sache steht hier im Spiele: hat das Institut für Konjunkturforschung bei weiteren und massenhafteren Verlagerungen des Verkehrs weg von der Reichsbahn auf andere Verkehrsmittel doch mit der Möglichkeit zu rechnen, daß gerade von den Bausteinen, die das Institut bei seinen Forschungsarbeiten mit als die zuverlässigsten schätzte, nämlich von den Verkehrszahlen der Reichsbahn der statistische Repräsentationswert demnächst mehr und mehr sich vermindert, wenn nicht gar schwindet.

Nur scheinbar erstaunlich ist, daß die in Heft 38 vorgelegten Untersuchungen gerade die gegenteilige Entwicklung zeigen als die, die nach dem Vorgesagten man vielleicht im ersten Augenblick erwarten sollte: Nicht eine Divergenz zwischen Verkehrszahlenentwicklung und Konjunkturentwicklung ist bisher zu beobachten, sondern Gleichartigkeit der Entwicklungslinie für Wirtschaft und Reichsbahn ist bisher festzustellen. Man kann sogar sagen: das Konjunkturbild hat sich in den Verkehrszahlen noch erheblich stärker abgeprägt als in den Konjunkturschwankungen der Vorkriegszeit. Dabei soll im einzelnen über die Zahlen, die sich laut Heft 38 ergeben haben, hier kein unnützes Wort verloren werden; die enormen Ausschläge zwischen den Einnahme- und Beförderungs-Maxima und -Minima von 1929 bis 1932 sind bekannt und außerdem auch in dem angezeigten Heft viel genauer, besser gruppiert und anschaulicher nachzulesen und -zusehen, als sie hier gegeben werden könnten. Eins aber sei bemerkt: Das Heft 38 darf nur ein Auftakt sein. Gerade in dem oben betonten Ergebnis: daß die Eisenbahnergebniszahlen und der Konjunkturverlauf bisher noch gleich, wenn auch übersteigert gleich sich bewegen, — kann die bisherige Untersuchung gegenüber kommenden Möglichkeiten noch nicht als abschließend bewertet werden. Mehrere Konjunkturwellen werden wir durchleben und überschauen müssen, bevor uns zur Gewißheit wird, ob die im Heft 38 festgestellte Gleichmäßigkeit der Bewegung n o c h durch die Gleichmäßigkeit der Ursachen für Wirtschafts- und Eisenbahnverkehrsbewegung diktiert, oder wie weit sie s c h o n geschaffen ist durch zeitweise notwendig gleichgerichtete Wirkungen der Wirtschaftsentwicklung einerseits und der verkehrspolitisch fremden Faktoren andererseits. Es könnte durchaus sein, daß auch der Sturz der Eisenbahnzahlen seit 1929 schon nicht nur ein Konjunkturabsturz, sondern auch ein Konkurrenzabsturz war, und daß gerade durch diese Summierung zweier verschiedener Absturzmotive die Bewegung nach unten zu der beispiellosen Intensität sich entwickeln konnte, die auch Heft 38 wiederholt feststellt. Erst wenn demnächst die heute und hoffentlich noch möglichst lange andauernd steigende Linie einmal in ihrem Verlaufe gegenüber der allgemeinen Wirtschaftskurve zu übersehen sein wird, dann zum ersten, und noch lange nicht endgültigen Male wird zu sehen sein, wie weit in der tatsächlichen Verkehrs- und Einnahmesteigerung noch ein v o l l e r Konjunktureffekt, oder nur noch eine D i f f e r e n z wirkung zwischen

additiv wirkenden Wirtschaftsbelebungsfaktoren und subtraktiv wirkenden Konkurrenzfaktoren in die Erscheinung tritt. Die Konkurrenzfaktoren arbeiten konstant in der gleichen Richtung: subtraktiv, ob wir 1929 bis 1932 oder die Zeit von 1933 ab betrachten. Die Wirtschaftsfaktoren arbeiten mit revolvierender Tendenz: konjunkturabwärts subtraktiv, konjunkturaufwärts additiv. — Der allgemeine Konjunkturerholungsindex, wie er neuerdings angenommen wird, liegt bekanntlich schon jetzt etwas über dem Index der Verkehrssteigerung, wenigstens soweit die Einnahmezahlen in Betracht kommen. — Dabei ist aber in jenem allgemeinen Konjunkturindex selbst das Verkehrselement schon mit berücksichtigt, eine gewisse und teilweise Ausgleichung also schon vor der Linie vorgenommen. — Unter diesen Umständen ist gerade in den Jahren, die wir soeben durchleben, die Voraussage aus der jüngsten statistischen Entwicklung, sowohl was die weitere Wirtschaftsentwicklung wie auch was die demnächstige Eisenbahneinnahmen-Vorausschätzung betrifft, besonders erschwert, soweit man dabei Eisenbahnzahlen als Anzeiger verwerten will; in ganz besonderem Maße fehlen uns zur Zeit die sicheren Grundlagen zur Beurteilung der statistischen Ergebnisse. Mehr als je zuvor steht neben den statistischen Momenten zur Zeit auch wieder das rein tarif- und verkehrspolitische Element.

Es werden wohl noch lange Zeitabschnitte verlaufen müssen, bevor man sich wieder einer Befestigung der Verhältnisse gegenübersieht, die die Zukunft ausschließlich wieder aus der Statistik und ohne viel politische Spekulation vorauszusagen unternehmen kann. Um aber überhaupt zu einer so ruhigen und sicheren Beurteilung zurückzukommen, wie sie etwa vor dem Kriege der preußisch-hessischen Staatsbahnfinanz gestattete, auf lange hinaus mit gleichmäßig fest gegebener Veränderlichkeit — damals fünf Prozent im jährlichen Wachstum — zu rechnen, heißt es jetzt das Material sammeln. Und nach dieser Richtung eben ist das Heft 38 ein so außerordentlich bedeutsamer Schritt. Niemand wird bei weiterer statistischer Arbeit sowohl auf dem Eisenbahn- wie auch wohl auf dem allgemeinen Konjunkturbeurteilungsgebiete an dieser Arbeit vorübergehen können. — Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit des Gebotenen ist nach dem gewählten Rahmen natürlich ohne weiteres selbstverständlich. *Dr. W. Spiess.*

Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Dr. Koch's Stationsverzeichnis). Nach amtlichem Material im Auftrage des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen herausgegeben von dessen Generalsekretär A. Nether. 51. verbesserte und erweiterte Auflage. Berlin 1936. Verlag von Barthol & Co. 1047 Seiten. Preis 28,— RM.

Die 51. Auflage lehnt sich an die bewährte Gestaltung der vorigen Auflage an. Sie berücksichtigt die Änderungen, welche nach Herausgabe der 50. Auflage vorgenommen sind, wie z. B. die Abrundung der Strecken um Leipzig, die Umgliederung der Dienststellen und Strecken im Zusammenhang mit der Auflösung der Reichsbahndirektion Olden-

burg, die Rückgliederung der Saareisenbahnen in das Netz der Deutschen Reichsbahn usw. Ähnlich wie in der 50. Auflage bringt der Herausgeber eine gute Übersicht über die Güterfernverkehrslinien verschiedener Länder. Die neue Ausgabe wird sich als willkommenes Nachschlagewerk unter den Eisenbahnern sowie den interessierten Verkehrstreibenden ihre bisherigen Freunde erhalten und zweifellos neue hinzugewinnen. *Dr. Hardt.*

Velhagen & Klasings Großer Volksatlas, herausgegeben von Dr. Konrad Frenzel, Verlag von Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig 1935. Preis in Ganzleinen 13,50 RM.

Der Große Volksatlas ist als Jubiläumswerk des Verlags aus Anlaß seines 100jährigen Bestehens erschienen. Er ist nach dem ausgezeichneten Kartenmaterial von Andrees Allgemeinem Handatlas bearbeitet. Die selbstverständliche Forderung, daß ein solcher neuer Atlas dem letzten Stand der Dinge entspricht, ist erfüllt: (Der Herausgeber eines solchen Werkes ist nicht schuld daran, wenn durch politisches Geschehen an einzelnen Stellen — Abessinien! — der Atlas bald nicht mehr ganz „auf dem Laufenden" ist). Der Atlas enthält in Deutschland auch schon die neuen Reichsautobahnen und die Fernverkehrsstraßen, ebenso die Landgewinnung an der nordfriesischen Küste.

Die Maßstäbe der Karten sind möglichst einheitlich gehalten. So ist ganz Mitteleuropa im Maßstab 1 : 1 000 000 dargestellt. Das bedeutet, daß bei diesem Maßstab, wo 1 mm der Karte 1 km in der Natur entspricht, alle größeren Orte, in dünner besiedelten Gebieten bis zu 200 Einwohnern herab, Aufnahme finden konnten. Es ist der große Vorteil des einheitlichen Maßstabes, daß landschaftlich und politisch zusammengehörige Räume auf einem Blatt dargestellt werden können. So umfaßt eine der über 1 m breiten Großflächenkarten das gesamte Gebiet von Lüttich bis Lodz und von der Lüneburger Heide bis zum Erzgebirge; eine andere reicht von Genf bis Budapest und von München und Wien bis zum Gardasee und Triest, umfaßt also die ganze Alpenkette. Rumänien, Dänemark, Polen, Litauen und Lettland sind im Maßstab 1 : 2 000 000, Bulgarien und Südslawien im Maßstab 1 : 2 200 000 bzw. 2 400 000 wiedergegeben, so daß auch hier hohe Anforderungen an die Genauigkeit der Karte erfüllt werden.

Auch die außereuropäischen Länder sind für einen Volksatlas dieser Preislage erfreulich eingehend dargestellt. So hat Vorderasien in dem Atlas den Maßstab 1 : 5 000 000, Vorderindien, Ägypten, Sudan und Abessinien, die Vereinigten Staaten und Mittelamerika 1 : 10 000 000. Mit Karten dieses Maßstabes kann man geographisch und wirtschaftswissenschaftlich arbeiten. Namentlich wird dadurch eine der Hauptaufgaben eines Volksatlasses erfüllt: dem Zeitungsleser als Apparat zu dienen, damit er die in seinem Blatt genannten Orte leicht finden kann.

Es ist ein guter Gedanke des Herausgebers, diesen Atlas, damit er als „Volksatlas" für breite Schichten praktisch brauchbar wird, mit einem besonderen Textteil auszustatten. Dieser Textteil ist geeignet, dem

Leser die grundlegenden Tatsachen der Erdkunde, auch der politischen und der wirtschaftsgeographischen, zu vermitteln, oder frühere Schulkenntnisse in Erinnerung zu bringen. Er gibt zunächst in lebendiger, jedem leicht verständlicher Form die wichtigsten geographischen Begriffe und die sonstigen Erläuterungen für das Kartenlesen. Er bringt außerdem aber auch beschreibende und statistische Angaben sowohl über die Erde im ganzen wie über die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse einzelner Erdteile und Länder. So wird im besonderen für jedes europäische Land eine kurze Beschreibung mit Angabe der Lebensbedingungen, der wirtschaftlichen Struktur, der Größenverhältnisse usw. gebracht. Dazu kommen Tabellen und einfache bildliche Darstellungen für Bevölkerungszahlen, Berufsgliederung, Bodennutzung, landwirtschaftliche und bergbauliche Erträgnisse, Außenhandel, Heer und Flotte.

Innerhalb des ganzen Atlasses steht dieser Textteil mit 40 großen Seiten voran. Dann folgen 92 Seiten Karten, und den Schluß bildet (auf 112 Seiten) ein eingehendes Namensverzeichnis, das 83 000 Stichworte umfaßt. So ist das vorliegende Werk ein wirklicher Atlas, der dank seines mäßigen Preises weite Verbreitung finden kann und sich damit den Namen „Volksatlas" auch wirklich verdienen wird.

Für eine große Verkehrsverwaltung wie die Deutsche Reichsbahn ist es von besonderer Bedeutung, daß ihr Personal erdkundlich geschult ist. Es ist aber eine bekannte Tatsache, daß gerade auf diesem Gebiet das Schulwissen, wenn es nicht im Leben weiter gepflegt wird, leicht in Vergessenheit gerät. Deshalb ist es wertvoller als jeder Schul- oder Dienstunterricht, wenn der einzelne von sich aus Interesse für Erdkunde besitzt und dieses Interesse durch eigenes Studium am Atlas betätigt. Dazu möge dieser neue Volksatlas mithelfen! *Kittel.*

Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Heft 19. „Eisenbahn und Kraftwagen." Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24. Preis 11,— RM.

Der Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr und das Suchen nach einem vernünftigen Ausgleich beschäftigt in allen Ländern Europas nicht nur die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch die übrigen Wirtschaftskreise. Überall ist man zu der Erkenntnis gekommen, daß der Kraftwagen aus dem Verkehrsleben nicht mehr weggedacht werden kann, daß er aber auch nicht in der Lage ist, die Eisenbahn restlos zu ersetzen. Überall sucht man infolgedessen nach einer Lösung, die jedem der beiden Verkehrsmittel den ihm gebührenden Anteil am Gesamtverkehr sichert, ohne das andere in seiner Existenz zu bedrohen. Dazu kommt noch der Kampf des einen Kraftwagens gegen den anderen, der zu Preisunterbietungen führt, die auch die Kraftwagenunternehmer auf die Dauer nicht tragen können.

Die Wirtschaft hat vielfach diese Verhältnisse zunächst als ein Geschenk hingenommen, soweit sie dadurch einen Vorsprung vor der Konkurrenz errang. Sehr bald aber haben einsichtige Kreise der Wirtschaft erkannt, daß dieses Geschenk ein Danaergeschenk ist, daß sie die

Kosten dieses Geschenkes in anderer Weise selbst wieder ausgleichen muß, und der Ruf nach dem Gesetzgeber wurde von allen Seiten immer deutlicher hörbar. Das gilt sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr. Die Gesetzgebung wurde allenthalben in Bewegung gesetzt, wobei das Tempo sich je nach den Verhältnissen des einzelnen Landes verschieden gestaltet hat. Je höher ein Land entwickelt ist, je intensiver seine Industrie ist, je besser seine Straßen sind, um so stärker hat sich auch die Erkenntnis der Notwendigkeit einer Regelung im Verkehrswesen durchgesetzt.

Sehr schwierig liegen die Verhältnisse in Österreich, dessen Besiedelung auf weiten Strecken verhältnismäßig dünn, dessen Industrialisierung verhältnismäßig wenig intensiv und dessen Eisenbahnnetz verhältnismäßig weitmaschig ist. Dabei verfügt Österreich einerseits über eine hochentwickelte Automobilindustrie, andererseits über ein leistungsfähiges, vorzüglich betriebenes Eisenbahnwesen, die beide im Interesse der Gesamtwirtschaft lebensfähig erhalten werden müssen. Das österreichische Kuratorium für Wirtschaftlichkeit hat sich deshalb von Grund auf mit der Frage des Ausgleichs Kraftwagen-Eisenbahn befassen müssen. An dieser Befassung sind alle interessierten Kreise, insbesondere Eisenbahn und Kraftwagen, Obrigkeit und Wirtschaft, beteiligt gewesen. Das Ergebnis ist in dem vorliegenden Buche niedergelegt. Das Kuratorium ist bei seinen Arbeiten von den Grundgedanken ausgegangen, die die Internationale Handelskammer für die Lösung des Problems aufgestellt hat: Einheitliche Verkehrspolitik, die jedem Verkehrsmittel den Verkehr zuweist, den es am besten bedienen kann, und Sicherung der größtmöglichen Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel, — zwei Gedanken, die sicher jeder für sich richtig sind, die aber ebenso sicher nicht immer nebeneinander in die Praxis umgesetzt werden können.

Im ersten Hauptstück des Buches stellt der verstorbene bekannte Eisenbahnfachmann Dr.-Ing. von Endres zunächst die gesamtwirtschaftlichen Grundlagen zur Klärung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen in klarer und übersichtlicher Weise auf. Außerordentlich lehrreich sind seine Feststellungen über die Entwicklung des Kampfes zwischen Eisenbahnen und Kanälen und zwischen den verschiedenen Eisenbahnen untereinander in England in der Zeit nach dem Entstehen der ersten englischen Eisenbahnen, weil sie, wie Dr. v. Endres sehr richtig sagt, „ein geschichtliches Seitenstück zum heutigen Wettbewerbskampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bilden“ (Seite 22 ff.). Er läßt dann eine Darstellung der derzeitigen Stellung jedes der beiden Verkehrsmittel im Verkehrswesen und eine Kritik dieses Zustandes vom Standpunkt der verschiedenen interessierten Teile, nämlich der Eisenbahnen, des Kraftwagenwesens, der Wirtschaftskreise, die einem der beiden Verkehrsmittel befreundet sind, und der Gesamtwirtschaft folgen. Diese Ausführungen sind von einer geradezu vorbildlichen Klarheit, Gründlichkeit und Unparteilichkeit. Die Vorschläge, die in dem folgenden 5. Abschnitt über die Voraussetzungen für die gesamtwirtschaftliche Behandlung des Wettbewerbs gemacht werden, sind etwa folgende: Zunächst Schaffung einwandfreien statistischen Materials, dessen Fehlen in Österreich an verschiedenen Stellen beklagt wird, weil es für eine zweckmäßige

Lösung mit Recht für unentbehrlich erklärt wird, dann ein Eingreifen des Staates, das eine Arbeitsteilung zum Ziele hat, die sich auf die Eigenheiten der beiden Verkehrsmittel gründet. Dr. von Endres sieht diese Arbeitsteilung in räumlicher Begrenzung der Verkehrsbereiche beider Verkehrsmittel, durch die dem Kraftwagen die Nahtransporte, der Eisenbahn die Ferntransporte zugewiesen werden sollen, erkennt aber doch auch die Schwierigkeiten, die einer solchen Verkehrsteilung entgegenstehen und die besonders in der Abgrenzung der Tätigkeitsgebiete beider Verkehrsmittel gegeneinander liegen. Er will beiden Verkehrsmitteln Tarifpflicht und Tarifveröffentlichungspflicht auferlegen. Ferner schlägt er eine Ausgleichsabgabe vor, die der Kraftwagen der Eisenbahn zahlen soll. Außerdem wünscht er eine scharfe Trennung des gewerblichen Lastkraftwagenverkehrs und des Werkverkehrs.

Im zweiten Hauptstück bringt dann das Kuratorium zunächst die allgemeinen Richtlinien, auf denen es eine Neuordnung des Eisenbahn- und Kraftfahrverkehrs aufgebaut sehen möchte, und dann weiterhin die Anwendung dieser Richtlinien auf die österreichischen Verhältnisse, und zwar zunächst für den Kraftwagen, dann für die Eisenbahn und endlich für die Zusammenarbeit zwischen beiden Verkehrsmitteln.

Die Vorschläge, die das Kuratorium hier für die österreichischen Verhältnisse macht, sind wert, auch außerhalb Österreichs beachtet zu werden. Besonders interessant ist der Gedanke, für die Güterbeförderung das ganze Land in „Konzessionsgebiete und zugehörige Verkehrsgebiete" aufzuteilen, innerhalb deren sich die Kraftwagen frei bewegen, deren Grenzen sie aber nur unter gewissen Voraussetzungen überschreiten dürfen (siehe die Karte vor Seite 77). Innerhalb dieser Konzessionsgebiete sollen die Kraftwagen auch für Transporte über größere Entfernungen nicht an Mindesttarife gebunden sein, soweit die Transporte nicht im Längsbereich einer Eisenbahnverbindung verlaufen (Seite 78). So bestechend diese Lösung auf den ersten Blick erscheint, so wenig befriedigend erscheint sie für die Interessen der beteiligten Kreise. Denn die Konzessionsgebiete sind so groß, daß sich ein freier Wettbewerb innerhalb eines derartigen Gebietes der Kraftwagen untereinander und auch zwischen Kraftwagen und Eisenbahn für beide Teile immer noch recht schädlich auswirken kann. Das gilt vor allem für das Konzessionsgebiet Wien, das mit seinen 5 Maschen einen Durchmesser von 150 bis 200 km Luftlinie hat. Dem Konkurrenzkampf werden also zwar Grenzen gesteckt. Innerhalb dieser Grenzen muß es aber zu einem Kampf aller gegen alle kommen. Dabei wird den Eisenbahnen auch noch zugemutet, gewisse Arten von Verkehrsleistungen (Personenverkehr, Stückgutverkehr) insoweit aufzulassen, „als der Kraftfahrbetrieb imstande ist, diese Verkehrsleistungen dauernd, sicher und für die Allgemeinheit vorteilhafter zu besorgen als die Eisenbahnen" (Seite 78/79). Wie die Eisenbahnen den ihnen dann noch verbleibenden Verkehr, besonders den der zu billigen Tarifen zu bedienenden Massengüter, wirtschaftlich gestalten sollen, wird nicht gesagt. Man kann diese Vorschläge nur als eine außerordentlich ernste Gefahr für die Eisenbahnen bezeichnen, die auch für die Verkehrtreibenden die ungünstigsten Wirkungen haben kann. Wenn man z. B. einer Privatbahn, die finanzielle

Verluste auf einer Strecke nicht auf anderen Strecken wieder einholen kann, den Stückgutverkehr und den Personenverkehr entzieht, so wird sie in vielen Fällen nicht mehr in der Lage sein, den ihr verbleibenden Ladungsverkehr zu tragbaren Tarifen zu bewältigen. Man sollte sich auch in kraftwagenfreundlichen Kreisen einmal klarmachen, was ein völliger Verzicht auf die Eisenbahn bedeutet. Z. B. befördert die Eisenbahn Massengüter wie Kohlen und Steine zu so niedrigen Tarifen, wie sie der Kraftwagen nicht bieten kann. Die österreichische Gesetzgebung ist denn auch diesen Vorschlägen nicht voll gefolgt, sondern hat für die Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen über den Bereich einer Ortsgemeinde hinaus Mindestfrachtsätze festgesetzt.

Es folgt dann noch als drittes Hauptstück eine übersichtliche Darstellung der Kraftfahrgesetzgebung in Europa. Sie enthält für 19 europäische Länder genaue Angaben über Verkehrsvorschriften und Besteuerung. Für jedes Land werden zunächst die gesetzlichen Grundlagen angegeben, und es folgt dann eine kurze Angabe über den Inhalt der Gesetze. Die Zusammenstellung ergibt ein gutes Bild der Regelung in den einzelnen Ländern und ermöglicht durch gleichmäßige Einteilung Vergleiche. Da die Arbeiten erst Anfang 1936 abgeschlossen sind (das Vorwort ist mit Februar 1936 datiert), stellt dieser Teil des Buches den neuesten Stand der Ordnung in den einzelnen Ländern dar. Er bildet daher ein vorzügliches Nachschlagewerk für jeden, der sich mit dem Problem Kraftwagen - Eisenbahn befassen will. *Dr. Reinige.*

Richtlinien für Einkauf und Prüfung von Schmiermitteln. 7. Auflage. 1936. 132 Seiten. Beuth-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19, Dresdener Straße 97. Preis 9,— RM.

Der Verein deutscher Eisenhüttenleute und der Deutsche Normenausschuß haben soeben in 7. Auflage die Richtlinien für den Einkauf und die Prüfung von Schmiermitteln neu herausgegeben. Gegenüber der 6. Auflage haben die Richtlinien eine durchgehende Umgestaltung erfahren. Das Buch ist in 4 Teile gegliedert, nämlich

A. Einteilung und Kennzeichnung der Schmiermittel,
B. Richtlinien für Schmiermittel,
C. Prüfverfahren für Schmiermittel,
D. Die praktische Bedeutung der Kennwerte für Schmiermittel.

Der ganze Inhalt ist den weitgehenden Fortschritten auf dem Gebiete der Schmierölherstellung entsprechend gegenüber der früheren Auflage wesentlich vertieft. Besonders der letzte Teil über die praktische Bedeutung der Kennwerte für Schmiermittel wird allen, die für die Schmiermittelwirtschaft eines Betriebes verantwortlich sind, einen willkommenen Aufschluß über den gegenwärtigen Stand der Erkenntnisse auf diesem Gebiete geben. Ein gut durchgearbeitetes Stichwortverzeichnis gestattet es schließlich, die im Inhalt verstreuten Angaben im einzelnen raschestens aufzufinden. *Lindermayer.*

Csilléry, D. v., und **Péter**, L. v. Die Schweißbarkeit verschiedener Stahlschienen bei Anwendung der Lichtbogenschweißung. Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Elektroschweißung" 1936, Heft 3 und 4, Verlag: Friedrich Vieweg u. Sohn A.-G., Braunschweig.

Die beachtenswerte Arbeit berichtet über Versuche, die im Instandhaltungswerk der Budapester Straßenbahn-Verkehrs-A.-G. ausgeführt wurden. Durch die Versuche sollte festgestellt werden, ob eine einwandfreie Verbindung von Schienen durch Lichtbogenschweißung möglich sei.

Es wurden Schienenstücke mit 6 verschiedenen chemischen Zusammensetzungen mittels 7 verschiedener Elektroden geschweißt. Zur Durchführung der Untersuchungen wurden aus dem ursprünglichen und dem geschweißten Schienenkopf je drei Versuchsstäbe herausgearbeitet, so daß jede Schweißung zwei Schlag- und eine Zerreißprobe lieferte. Die Härte- und Verschleißprüfungen wurden an gesondert geschweißten Versuchsstücken durchgeführt. Die Probekörper prüfte man auf folgende Arten: 1. auf die chemische Zusammensetzung, 2. auf das Feingefüge der Schweißstellen, 3. auf die Härte des Kleingefüges und der Lauffläche mittels Kugeldruck, 4. auf die Zugfestigkeit, 5. auf die Kerbschlagzähigkeit und 6. auf die Verschleißfestigkeit nach dem Verfahren von Spindel.

Die an 180 Versuchskörpern gewonnenen Ergebnisse sind in Zahlentafeln übersichtlich zusammengestellt. Die Verfasser kommen zu dem Ergebnis, daß die „lichtbogengeschweißten Schienenverbindungen ebenso betriebssicher und vollkommen sind wie die Schiene selbst". Diese Behauptung geht etwas zu weit; denn erstens sind die Schienenverbindungen als solche gar nicht geprüft worden, sondern nur ausgeschnittene Probekörper, und zweitens bleiben die geschweißten Stellen hinsichtlich der untersuchten Eigenschaften in der Regel hinter dem gewalzten Schienenstoff zurück. Ferner scheint die Güte der Schweißung weitgehend von der Wahl geeigneter Elektroden abzuhängen, und das Geschick des Schweißers dürfte eine bedeutende Rolle spielen im Gegensatz zu der selbsttätigen elektrischen Stumpfschweißung und der Thermitschweißung, die nach Erlernung einiger Handgriffe auch von weniger Geübten einwandfrei ausgeführt werden können. Die praktische Brauchbarkeit der Lichtbogenschweißung von Schienen ist daher durch diese Werkstattversuche noch keineswegs bewiesen, zumal mit den geschweißten Schienen keine Dauerbiegeversuche angestellt wurden. Bisher hat man die Lichtbogenschweißung zum unmittelbaren Zusammenschweißen von Schienen kaum verwendet. Die Ungarischen Staatsbahnen beabsichtigen aber jetzt auf Grund dieser Ausführungen bei der Budapester Straßenbahn, die Lichtbogenschweißung versuchsweise einzuführen. Sollte sich dabei herausstellen, daß dieses Verfahren hinsichtlich der Ausführbarkeit und der Güte den Anforderungen entspricht, so wird es nur eine Frage der Wirtschaftlichkeit sein, welchem Schweißverfahren man den Vorzug gibt. Die elektrische Stumpfschweißung ist verhältnismäßig billig, hat aber den Nachteil, daß sie in der Regel in

Werken vorgenommen werden muß, weil auf der Strecke die erforderliche Stromart (sehr hohe Ampere-Zahl bei kleiner Spannung) nur schwer zur Verfügung gestellt werden kann. Die Thermitschweißung hat den Vorzug, überhaupt keinen Strom zu benötigen. Der für die Lichtbogenschweißung geeignete Strom wird wahrscheinlich verhältnismäßig leicht überall zu erzeugen sein, so daß die Lichtbogenschweißung dann in Wettbewerb mit der Thermitschweißung treten könnte, wenn sie nicht wesentlich teurer ist. Leider enthält die vorliegende Arbeit keine Angaben über die Kosten einer Lichtbogenschweißung. Weiterhin wird zu untersuchen sein, ob statt der Lichtbogenschweißung nicht auch die Gasschmelzschweißung angewendet werden kann. Die von den Ungarischen Bahnen beabsichtigten Versuche werden jedenfalls zur Klärung dieser Fragen recht wertvoll sein. *Dr. Gerhard Schramm.*

Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn. 570 Seiten. Verlag: Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstr. 140/142. Preis: 3,50 RM.

Das Taschenbuch enthält für den im Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst tätigen Beamten neben einigen technischen Grundlagen allgemeiner Art eine Fülle äußerst wichtiger Bestimmungen, wie sie für diese Dienstzweige durch dienstliche Anordnungen getroffen sind.

In den allgemeinen technischen Grundlagen findet sich neben häufig gebrauchten Rechnungswerten eine eingehendere Behandlung der Fachgebiete Elektrotechnik, Beleuchtung sowie Wärme und Verbrennung.

Im zweiten Abschnitt über die Fahrzeuge werden zunächst die Schadgruppen und Untersuchungsfristen bei den einzelnen Fahrzeugarten, sodann die Merkblätter für den Werkstättenbetrieb wiedergegeben. Außerdem findet der Leser wichtige Bestimmungen für den Betriebsmaschinendienst, wie Verwendung der Lokomotiven und Personale, Lokomotivdienstpläne, Unterhaltung der Lokomotiven im Betriebe, Wagendienst, Fahrzeitermittlung u. a. m.

Ein dritter Abschnitt behandelt die Bestimmungen für die Unterhaltung der maschinellen Anlagen, wie Dampfkessel, Preßluftanlagen in den Werkstätten und Hebezeuge.

Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit dem Gebiet der Normung und Passung, während der letzte Abschnitt eine Wiedergabe von Laufbahnvorschriften umfaßt.

Aus diesem kurzen Überblick ist zu ersehen, welch umfangreiches Wissensgebiet des maschinentechnischen Betriebs- und Werkstattsdienstes in dem Handbuch in äußerst gedrängter, klar verständlicher Form behandelt wird. Zahlreiche maschinentechnische Beamten werden das Erscheinen dieses Handbuches, das ihnen für die Durchführung ihrer Berufsarbeit ein wertvolles Hilfsmittel sein wird, dankbar begrüßen. So wird dieses Buch mithelfen, die Erhaltungswirtschaft bei der Deutschen Reichsbahn technisch und wirtschaftlich zu einer größtmöglichen Vollkommenheit zu bringen. *Tackert.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Anger, Georg, Dr.-Ing. Zehnteilige Einflußlinien für durchlaufende Träger. Verlag: Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Preis 8,20 RM.

Berkenkopf, Prof. Dr. Dr. und Prof. Dr. Otto Most. 3. Tagung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Westf. Wilhelms-Universität Münster in Westf. mit Vorträgen von Staatssekretär Königs, Oberbürgermeister Dillgardt und Dr. A. Linden. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag Münster i. Westf. 41 Seiten. Preis 0,60 RM.

Hein, Georg, Dr. Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Verlag: Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 116 Seiten. Preis 3,80 RM.

Hüfner, Willi. Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Verlag: Junker u. Dünnhaupt, Berlin-Steglitz, Wilseder Str. 20. 120 Seiten. Preis 5,50 RM.

Hull, A., Lt. Col. Railway Maintenance Problems. Verlag: The Railway Gazette, London SW 1, 33 Tothill Street Westminster. 82 Seiten. Preis 5 Schillinge.

Kloess, A. Die allgemeine Energiewirtschaft. Verlag: Fritz Knapp, Frankfurt (Main), Wiesenau 40. 181 Seiten. Preis 4,20 RM.

Schoßberger, H., Dr.-Ing. Luftschutz durch Stahl. Verlag: Stahlwerks-Verband A.-G., Düsseldorf, Stahlhof Bastionstraße 39. 64 Seiten. 105 Abbildungen.

Wasser- und Straßenverhältnisse in China. Verlag: Karl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 213 Seiten. Preis 5,20 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

40. Jahrg. Nr. 17. Vom 25. April bis 13. Juni 1936.

(17:) Der Krisenzuschlag zur Fracht. — (18:) Zur Frage des Inkrafttretens des neuen I. Ü. P. und I. Ü. G. — (19:) Die Neureglung des Lastkraftwagenverkehrs in Österreich gefährdet. — (22:) Frachtzahlungsbeschränkungen im Transit durch Deutschland. — (24:) Zum Ablauf der österreichischen Lastkraftwagenverordnung.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

53. Jahrg. Heft 22 bis 23/24. Vom 31. Mai bis 12. Juni 1936.

(22:) Das Schweißen ganzer kupferner Lokomotiv-Feuerbüchsen. — (23/24:) Zur Gestaltung neuzeitlicher Stellwerksbauten.

Der Bauingenieur. Berlin.

17. Jahrgang. Heft 19/20 bis 21/22. Vom 15. Mai bis 29. Mai 1936.

(19/20:) Hängebrücken mit biegungsfesten Pylonen. — (21/22:) Autobahnbrücke über das Moschtal bei Helmstedt. — Geräte zum Herstellen von Fugen beim Betonstraßenbau.

Die Bautechnik. Berlin.

14. Jahrg. Heft 19 bis 27. Vom 1. Mai bis 19. Juni 1936.

(19:) Die neuen Brückenbauten der Reichsbahn in Glogau. — (20:) Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahre 1935. — (21:) Straßen- und Gleisunterführung unter der Staatsstraßen- und Bahnrampe zur neuen Rheinbrücke bei Maxau. — (22:) Vorschläge zu den Entwurfsarbeiten für Kraftwagenstraßen im Flachlande. — (23:) Bauingenieur und Schienenbahnen. — Fortschritte und Wünsche auf dem Gebiete der Baukontrolle im Beton- und Eisenbetonbau. — (24:) Richtlinien für Fahrbahndecken. — (25:) Welche Umstände bedingen die Elastizitätsgrenzen und den Bruch eines Materials? — (26:) Über Anlage, Betrieb und Leistung von Kippen.

Braunkohle. Halle/S.

35. Jahrg. Heft 16 bis 24. Vom 18. April bis 13. Juni 1936.

(16:) Die Absenkung des Grundwasserspiegels im Braunkohlenbergbau mit Hilfe von Unterwasserpumpen. — (21:) Die Trockenaufbereitung unreiner, insbesondere sandiger Braunkohle.

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrgang. Heft 201 bis 203. März bis Mai 1936.

(201:) Über das Recht des Reisenden zur gebührenfreien Mitnahme von Handgepäck. — Kraftwagenverkehr: Seine fiskalische Gleichstellung mit der Eisenbahn. — Das Personal der Verkehrsunternehmen. — Der Lokomotivführer. — Anpassung. — Eisenbahnarchiv: Die Eisenbahnen im Bau. — Das Eisenbahnproblem in Spanien: Einige Winke zu seiner Lösung. — Ein Apparat zur Aufschreibung schlechter Behandlung der Güterwagen im Verschiebedienst. — (202:) Über die Tarifgestaltung: Die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen. — Die Beförderung der öffentlichen Post durch die Eisenbahn. — Der Hund als Helfer der Eisenbahn. — Eisenbahnarchiv: Der kombinierte Verkehr zwischen Eisenbahn und Landstraße. — Die I. S. G. im letzten Geschäftsjahr. — (203:) Das Eisenbahnproblem: Wettbewerb der Verkehrsmittel. — Der Aufstieg der Gasmaschine. — Der Bahnwärter. — Die großen Eisenbahntransporte: Die Apfelsine in der Ausfuhr. — Die Eisenbahnaktien und das Transportproblem. — Eisenbahnarchiv: Gemeinschaftsverkehr zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Chronique des transports. Paris.

15. Jahrg. Nr. 8 bis 11. Vom 25. April bis 10. Juni 1936.

(8—9:) La compagnie d'Orléans en 1935. — (9:) La situation maritime dans le monde et en France en 1935. — (10:) L'horaire d'été des chemins de fer français. — (11:) La compagnie des chemins de fer de l'Est en 1936.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

70. Jahrg. Heft 23. Vom 3. Juni 1936.

(23:) Der Anschluß Münchens an die Reichsautobahn.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Nr. 17. Vom 1. Juni 1936.

(17:) Soll künftig die Aktiengesellschaft eigene Aktien aufkaufen dürfen?

Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.

41. Jahrgang. Heft 11. Vom 1. Juni 1936.

(11:) Deutschlands neues Patentgesetz. — Patentrecht und Sacheigentum. — Abblendungspflicht gegenüber Fußgängern?

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

10. Jahrgang. Nr. 34. Vom 22. Mai 1936.

(34:) Internationale Währungsprobleme. — Die Verschuldung der Reichsbahn.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

33. Jahrg. Nr. 17 bis 24. Vom 23. April bis 11. Juni 1936.

(17:) Der Kraftwagen-Linienverkehr der Reichsbahn auf den Reichsautobahnen. — (20:) Erfolge und Grenzen der Umlagerung von Ein- und Ausfuhr. — (22:) Zur Finanzlage der Reichsbahn.

Eesti Raudtee. Tallinn.

15. Jahrg. Nr. 2. Vom 22. April.

(2:) Der Vorführungsberechtigte, seine Rechte und Pflichten. — Einiges von den lettischen Staatsbahnen. — Gedanken über die Umarbeitung der estnischen Fahrdienstvorschriften. — Über die Änderung der Dienstkleidung der Eisenbahner.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

54. Jahrg. Heft 17 bis 23. Vom 26. April bis 7. Juni 1936.

(17:) Das Bahnunterwerk Mallnitz. — (19:) Hochspannungskabel-Endverschlüsse. — (21:) Die neuesten dieselelektrischen Triebwagen der Österreichischen Bundesbahnen. — (23:) Die Trägerstromtelephonie und ihre Anwendung im österreichischen Fernkabelnetz.

Engineering. London.

Band 141. Nr. 3668 bis 3673. Vom 1. Mai bis 5. Juni 1936.

(3668:) Electric locomotives for the Pennsylvania Railroad.

Engineering News-Record. New York.

Band 116. Nr. 15 bis 23. Vom 9. April bis 4. Juni 1936.

(15:) The Moscow subway. — Highlights of Moscow subways. — (19:) Economic aspects of skyscrapers. — Novel high pressure grouting methods seal fissures in wet tunnel. — (20:) Foreign countries lead U. S. in welded bridges. — (21:) Improved soil testing methods. — (23:) Demolishing concrete bridges. — Diesel power plant.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Hefte 62 bis 63. April bis Mai 1936.

(62:) Tarife für Sendungen in Privatbehältern. — Das neue Telefonsystem mit Hochfrequenzströmen bei der Nordbahn. — Der Voranschlag der italienischen Bahnen für das Geschäftsjahr 1936/37. — Wirtschaftspolitische Betrachtung über die Anpassung der Landverkehrsmittel. — Der „Behälter" im Jahre 1935. — Sondertarif für den Behälterverkehr bei den spanischen Eisenbahnen. — Normen für die Konzession der „genehmigten" Kraftwagenverkehre. — Auflösung und Neubildung des Obersten Eisenbahnrates. — Fortfall von Übergängen in Schienenhöhe. — (63:) Übergang der Betriebsführung der Andalusischen Bahnen auf die Spanische Westbahn für Rechnung des Staates. — Das spanische Eisenbahnnetz: Seine Entstehung und Entwicklung. — Der erste Dampfstromlinienzug der Reichsbahn. — Neue 12-Zylinder-Dieselmotoren für die Belgische Staatsbahn. — Das Gesetz über die Anpassung in Italien. — Die spanische Nordbahn im Jahre 1935.

Le génie civil. Paris.

Nr. 20 bis 24. Vom 16. Mai bis 13. Juni 1936.

(20:) La vitesse des trains et leur resistance de marche. — (22/23:) Les raccordements des courbes circulaires avec les alignements droits. Influence de l'augmentation des vitesses.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

5. Jahrg. Nr. 5/6. Mai/Juni 1936.

Leichttriebwagen, Reihe Ce 2/4, der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon. — Die doppelstöckigen Stromliniengelenkzüge der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. — Triebwagen der großen Eisenbahnnetze in Spanien.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 118. Heft 8 bis 11. Vom 15. April bis 1. Juni 1936.

(8:) Schnellzüge mit erhöhter Geschwindigkeit in den Vereinigten Staaten. — Zur Treibstoff-Frage. — (9:) Buntes aus dem Gesichtsfeld eines Maschineningenieurs im Auslande. — (10:) Heimstoffwirtschaft im deutschen Lokomotivbau unter besonderer Berücksichtigung der Lagerfrage. — (11:) Heißdampf- oder Naßdampf-Rangierlokomotiven. — Die Entwicklung des Lokomotivrahmens. — Entwicklungsgang der elektrischen Lokomotiven. — Die ersten dreiteiligen Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn.

Glückauf. Essen.

72. Jahrg. Nr. 20. Vom 16. Mai 1936.

(20:) Die Kohlenvorräte der Welt.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

16. Jahrg. Heft 9/10 bis 11/12. Vom 1. Mai bis 1. Juni 1936.

(9/10:) Von den Eisenbahnen der Tschechoslowakei. — (11/12:) Die Bedeutung der Wasserwirtschaft und der derzeitige Stand unseres Wasserbaues.

Die Lokomotive. Wien.

33. Jahrg. Heft 4 bis 5. Vom April bis Mai 1936.

(4:) Die elektrischen Lokomotiven der kgl. ung. Staatsbahnen nach dem Kandöschen Phasenumformersystem. — Österreichisch-deutsche Lokomotiven. — (5:) Rückblick auf die Jahrhundertschau der Deutschen Reichsbahn in Nürnberg. — Schmalspuriger Dieseltriebwagen der Österreichischen Bundesbahn.

Los Transportes, Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

18. Jahrgang. Heft 421 bis 424. April bis Mai 1936.

(421:) Tagesfragen der Eisenbahn. — Güterberaubung infolge von Aufstand: Haftpflicht der Eisenbahn wegen verspäteter Verfrachtung. — Spanischer Privatgüterwagenverband: Fortfall des Wagenkastens bei Kübelwagen. — Neubildung des Obersten Eisenbahnrates. — (422:) Verordnung über den Kraftwagenverkehr. — Die Anpassung der Verkehrsmittel in den Hauptländern. — Spanischer Privatgüterwagenverband: Normen für die Abfertigung, Beförderung und Auslieferung von Kübelwagen. — (423:) Sondertransporte in Privatbehältern: ihre Regelung bei den großen Eisenbahngesellschaften. — Folgen der letzten Tariferhöhung. — (424:) Die Verkehrsprobleme vor der neuen Regierung. — Geschlossene Güterwagen mit unverletzten Zollverschlüssen: Haftpflicht des Frachtführers für Schäden bei der Auslieferung. — Spanischer Privatgüterwagenverband: Zuggeschwindigkeit und Beschädigungen der Güterwagen.

Meddelelser fra Norges Statsbaner (Mitteilungen der Norwegischen Staatsbahn). Oslo.

11. Jahrg. Nr. 1—2. Vom Februar bis April 1936.

(1:) Bericht über die Eisenbahnbauten. — Die Zuführung von Stückgut auf allen Bahnhöfen. — 50 Jahre Betrieb auf der Jaerbahn (1—2). — (2:) Die Elektrisierung der Östfoldbahn. — Über Schneebeseitigung und neuere Schneebeseitigungsapparate auf der Gjövikbahn.

Nordisk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeitschrift). Stockholm.

62. Jahrg. Nr. 1—4. Vom Januar bis April 1936.

(1:) Sicherungsanordnungen auf festen und beweglichen Brücken mit gemeinsamer Fahrbahn für Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge in Finnland. — Der Betrieb von Eisenbahnkraftwagenlinien in Dänemark. —

Neue Dieseltriebwagen im Jahre 1935. — (2:) Die neue Güterabfertigung in Åbo. — Neubau-, Umbau- und Unterhaltungsarbeiten in eigener Regie oder durch Unternehmer. — Stückgutverkehr mit Kraftwagen im Ruhrgebiet. — (2—3:) Denkschrift über die Verstaatlichung der normalspurigen schwedischen Privatbahnen. — (3:) Die Personalfrage bei der Norwegischen Staatsbahn. — (4:) Strukturwandlungen im Güterverkehr der Schwedischen Staatsbahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

91. Jahrg. Heft 8 bis 12. Vom 15. April bis 15. Juni 1936.

(8:) Verbesserung der Eisenbahn- und Verkehrsverhältnisse in Amsterdam (Ostseite). — Beitrag zur Frage der Rahmensteifigkeit des Gleisrostes. — Beitrag zur Berechnung des Querschwellenoberbaus. — (9:) Das Einfahren der Lokomotiven in Gleisbögen. — Sechsachsiger Doppeldecksteuerwagen „Lübeck". — (10/11:) Der Brückenunterhaltungsdienst bei den Österreichischen Bundesbahnen. — (12:) Wirtschaftliche und praktische Gesichtspunkte bei der Neufertigung und Instandsetzung von Wagen. — Schweißgerechtes Konstruieren im Fahrzeugbau. — Schweißen beim Neubau von Personenwagen der Deutschen Reichsbahn.

Railway Age. New York.

Band 100. Nr. 14 bis 22. Vom 4. April bis 30. Mai 1936.

(14:) What of the track? — Commissioner Meyer opposes reorganization of I. C. C. — Reading builds 25 cabooses. — Railway buying totaled $ 612 500 000 in 1935. — (15:) Illinois Central high-speed train goes on extensive tour. — Hearings open on proposal to take over M. a. St. L. — Great Northern combats severe slide conditions. — Hearings on wheeler-crosser bill. — Eastman recommends unemployment compensation. — (16:) Who shall manage the Railways? — Illinois Central 1 800-hp. Diesel-electric transfer locomotive. — Scale-testing activities increase. — Rail output in 1935 was 711 537 tons. — The future of transportation. — Wheeler-crosser bill before senate committee. — A million miles of new Railway travel. — M. a. St. L. dismemberment hearings. — Railway stores and material consumption analyzed. — (17:) Unique hotel facilities built at Grand Canyon by Santa Fe. — Recess taken in M. a. St. L. dismemberment hearings. — Propose grade crossing program for 1938 and 1939. — A journal bearing laboratory. — New York Railroad club sponsors forum on storedoor service. — (18:) Signaling for high-speed trains. — Union pacific modernizes cars for challenger. — Two bridge spans replaced in less than 18 days. — (19:) Railroads found „Gold" in last winter's snow-hills. — New automatic signals on the Missouri Pacific. — Diesel engines in railway service. — (20:) Towers between trains in viaduct renewal. — Regulation thicket needs thinning. — Forty railroads report on stores expense. — (21:) Economic aspects of the freight car situation. — New York railroad club discusses the grade crossing problem. — National trailways begins operations. — (22:) Union Pacific 11-unit streamliners ready for service. — What's new in railroading?

Railway Gazette. London.

Band 64. Nr. 17 bis 24. Vom 24. April bis 12. Juni 1936.

(17:) Proposed railway improvements in Palestine. — Modern Railway developments in Japan. — New articulated light-metal coaches, Northern Railway of France. — New refrigerated four-wheel wagon. — New surfacing and boring machines. — (Supplement:) Financial and operating results of the British group Railways in 1935. — (18:) The repair and reconstruction of metal footbridges. — Drying up the roadbed. — Automatic train control in Germany. — Measured shovel packing in Argentina. — New streamlined locomotive, Pennsylvania Railroad. — Some machine tools at Crewe works, L. M. S. R. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (19:) Increasing the power of steam locomotives. — Grinding out rail corrugations. — Belgian locomotive performance. — New express train coaches, Chilean State Railways. — (20:) Behaviour of screw fastenings in wooden sleepers. — The Iraq railways. — (Supplement:) Large scale introduction of railcars in Argentinia. — A retardation controller for high spead braking. — (21:) Streamlined double-deck trains, Lubeck-Büchen railway. — A new universal grinding machine. — New streamlined locomotive and centenary train, South Australian Railways. — (22:) Second thoughts on the road traffic. — Improving the approach to Waterloo II. — Steam heating of railway carriages. — New rail and road bridge at New Orleans. — (Supplement:) Electrical equipments on single-phase locomotives. — The electrification of the Murmansk railway. — (23:) An American locomotive chimney design. — Road and rail in Germany. — Trans-American coach travel. — Co-ordinated passenger travel in U. S. A. — (24:) Acetylene welding on railways. — A new six-wheeled rail passenger car for Peru. — Producing bolts from mild steel bars. — Rhaetian railway electric dining car.

Railway signaling. Chicago.

April und Mai 1936.

(April:) Yard entrance in Montreal remotely controlled. — Accident on the Missouri Pacific. — Remote control replaces a mechanical interlocking on the L. and N. — Floods damage signaling. — Electric lighting of semaphores. — Automatic crossing gates installed on the Louisville and Nashville. — Crossing accident statistics. — Crossing signals at Erie, Pa. — Automatic gates tested by Burlington. — (May) Remote control involving Santa Fe and Rock Island. — Railroads clean up after flood waters. — New electric interlockings and signaling at the Mississippi river bridge at New Orleans. — Automatic interlocking replaces mechanical.

Die Reichsbahn. Berlin.

12. Jahrgang. Nr. 17 bis 23. Vom 22. April bis 3. Juni 1936.

(17:) Bahngelände und offenkundige Vorbenutzung im Sinne des Patentrechts. — Der Film im Dienst der Deutschen Reichsbahn. — „Radolfszell", das neue Dieselmotorschiff der Deutschen Reichsbahn für den

Bodensee. — (18:) Betriebsführer und Gefolgschaft bei der Deutschen Reichsbahn. — (19:) Die Vereinfachung des Finanzdienstes, insbesondere die Aussetzung der Abrechnung unter den Bezirken. — (20:) Die doppelstöckige Zugeinheit Bauart Lübeck. — Mit dem Reichsbahnlastkraftwagen über den Thüringer Wald — auch im Winter. — (21:) Allgemeine Verkehrsfragen. — (23:) Neue Empfangsgebäude im Bezirk der früheren Reichsbahndirektion Trier.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 48 bis 49. Januar bis Februar 1936.

(48 und 49:) Das Problem der Staumauern von Gacha. — Der Betrieb der Nationaleisenbahnen unter Leitung des Verwaltungsrats. — Verbindungsstrecke zwischen der Pazifik-Bahn und der Girardot—Tolima —Huila-Bahn. — Untersuchung über den Zahnradbetrieb und Adhäsionsbetrieb auf der Quindio-Bahn. — Statistische Tabellen über Personen- und Güterverkehr.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

55. Jahrg. 1. Halbj. Nr. 5 bis 6. Vom Mai bis Juni 1936.

(5:) Ou en est la nouvelle signalisation. — Organisation du service de la marée à Boulogne-sur-Mer. — Le conditionnement de l'air dans les voitures de chemins de fer. — Conditions à imposer ou cuivre rouge pour foyers de locomotives. — Une détermination graphique du volume spécifique et de la chaleur totale de la vapeur d'eau surchauffée. — (6:) Locomotive articulée Garratt, double Pacific. — A propos de la modernisation du triage de Rennes, — le frein de voie Marchais. — Les lignes de transport d'énergie électrique à très haute tension et l'électrification des chemins de fer P-O-Midi. — De quelques dispositifs préconisés par certains inventeurs pour diminuer la résistance à l'avancement des véhicules. — Le nouvel indicateur des chemins de fer français.

Ruhr und Rhein. Essen.

17. Jahrg. Heft 18 bis 24. Vom 1. Mai bis 12. Juni 1936.

(18:) Revierbahnhöfe mit Millionenverkehr. — (19:) Die Personenschiffahrt auf dem Rhein. — (21:) Arbeitseinsatz und Rohstoffverteilung. — Deutschland und die Weltwirtschaft. — Motorisierung und Straßenbau. — (22:) Der Rheinschiffahrtsverkehr 1935.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 107. Nr. 16. Vom 18. April 1936.

(16:) 150 t Lokomotiv-Schiebebühne der S. B. B. im Bahnhof Luzern. — Laufuntersuchungen an Eisenbahnfahrzeugen.

Schweizer Bundesbahnen Nachrichtenblatt. Bern.

13. Jahrgang. Nr. 5. Vom Mai 1936.

(5:) Die automatische Zugsicherung Signum in Frankreich. — Die Farbspritzanlage der Werkstätte Yverdon.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

56. Jahrgang. Heft 21 bis 23. Vom 21. Mai bis 4. Juni 1936.

(21:) Ultraschwellen. — (23:) Schweißen unlegierter Stähle höherer Festigkeit.

Verkehrstechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 9 bis 11. Vom 5. Mai bis 5. Juni 1936.

(9:) Gemeinschaftsdienst im öffentlichen Nahverkehr. — Das Modell des Rheinbahn-Verkehrsnetzes. — Der Doppeldeck-Stromlinienzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — (10:) Der Schienentriebwagen auf den französischen Bahnen. — (11:) Selbstkosten und Tarifpolitik im Nah-Personenverkehr. — Die Genehmigung des Güterfernverkehrs. — Die Verordnung zur Änderung der Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

15. Jahrg. Heft 4 bis 5. April bis Juni 1936.

(4:) Die „gemischten Beförderungen" im römischen I. Ü. G. — Zulässigkeit der Kündigung von Privatanschlußgleisverträgen. — Polizei und Erfolgsgedanke in der Ausführungsanweisung zum § 25 RStraßVerk. V. — Die Umsatzsteuerpflicht der Frachtauslagen im Speditionsgewerbe. — Zur Neuordnung „Kraftwagen — Schiene und Spedition". — (5:) Verantwortlichkeit des Kraftfahrers bei verkehrswidrigem Verhalten anderer Wegebenutzer. — Das Gefährdungsprinzip im künftigen Verkehrsrecht. — Der Begriff der Probefahrt.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

30. Jahrg. Heft 16/17 bis 25. Vom 22. April bis 17. Juni 1936.

(16/17:) Tarifpolitik — Verkehrspolitik. — Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen. — Die Bedeutung der Kleinbahnen im deutschen Verkehrswesen. — Reichsbahnaufgaben und Schienentechnik. — Die Steigerung der Reisegeschwindigkeit bei Schnelldampfern. — Der Luftverkehr. — (18:) Der doppelstöckige Stromlinienzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Schnell- und Leichttriebwagen in ihrer äußeren Erscheinung. — (19:) Der rahmensteife Spannkeil. — Oberbau, ein Weg zum „wartungsfreien Gleis"? — In welcher Richtung bewegt sich die Behältertechnik? — (20—22:) Neuerungen im Schiffspark der Deutschen Reichsbahn. — (21:) Neu- und Umbauten an Verkehrsanlagen bei der Reichsbahn anläßlich der Olympiade. — (22:) Die Erhaltung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. — (23:) Die Kübelwagen der Deutschen Reichsbahn. — (24:) Der Lahnmarmor und seine Transportwege. — (25:) Fahrsicherheit und Unfallverminderung bei Schnellfahrt.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

12. Jahrg. Nr. 2 bis 4. Vom Februar bis April 1936.

(2:) Die letzten Fortschritte im Personenzugdienst in den Vereinigten Staaten und ihre Rückwirkungen auf den Verkehr. — Die Fortschritte der Elektrisierung der Eisenbahnen in den hauptsächlichsten Ländern der Erde im Jahre 1935. — (3/4:) Die Handelsluftfahrt der Erde. — Vergleich der Betriebseinnahmen und -ausgaben der Eisenbahnen für die Geschäftsjahre 1929 bis 1935.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

88. Jahrg. Heft 17/18 bis 23/24. Vom 1. Mai bis 12. Juni 1936.

(17/18:) Der Bau der zweiten Linie der Moskauer Untergrundbahn. — (19/20:) Die Dampflokomotive und der Schnellverkehr. — Ventilsteuerungen für Dampflokomotiven. — (23/24:) Über die Erhöhung der zulässigen Inanspruchnahme von stählernen Brücken.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 80. Nr. 19 bis 24. Vom 9. Mai bis 13. Juni 1936.

(19:) Kohlengefeuerte Dampftriebwagen. — (20:) Verhüten von Bauunfällen. — (21:) Der gegenwärtige Stand des Schweißens von Nichteisenmetallen. — (22:) Doppelstöckiger Stromlinienzug für 120 km/h. — (24:) Schlepper mit Koksgasmotor. — Lichtelektrische Zeitnehmer.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

31. Jahrg. Nr. 5 bis 6. Vom 1. Mai bis 1. Juni 1936.

(5:) Vorträge über Unfallbegutachtung. — Die Blutentnahme für die Alkoholblutprobe. — Die Tätigkeit als Sportarzt. — (6:) Lungentuberkulose als Spätfolge nach Kampfgasvergiftung.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und -Fernmeldewesen. Berlin.

31. Jahrg. Nr. 6 bis 8. Vom 1. Mai bis 10. Juni 1936.

(6:) Pufferbetrieb in Stromversorgungsanlagen für Kraftstellwerke. — Das Ausfahrvorsignal mit Kraftspeicherantrieb. — Erfahrungen mit Lichttagessignalen. — (7:) Kurzschaltzeichnung beim Block. — Eine Befehlsblockung besonderer Art. — (8:) Neuere Entwicklung auf dem Gebiete der Zugbeeinflussung. — Die Entwicklung der Schaltung des elektrischen Stellwerks von Siemens & Halske.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

44. Jahrg. Nr. 4. Vom April 1936.

(4:) Die verkehrsrechtliche Grundlage der Beförderungsverträge auf den orientalischen Eisenbahnen.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

4. Jahrg. Heft 9. Vom 1. Mai 1936.

(9:) Die vegetationskundliche Kartierung von Deutschland 1 : 25 000.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

76. Jahrg. Nr. 17 bis 23. Vom 23. April bis 4. Juni 1936.

(17:) Die Durchführung des neuen deutschen Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — (18:) Das Londoner Verkehrsamt seit seinem Bestehen und die Planungen der nächsten Jahre. — Das Eisenbahnverkehrswesen der Sowjetunion und die Stachanowbewegung. — (20:) Die organisatorische und finanzielle Neugestaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. — (21:) Schnellverkehr mit doppelstöckigen Zugeinheiten. — (22:) Das Problem der Leistungsvergütung im Güterfernverkehr. — (23:) Die Ersparnismaßnahmen bei den Niederländischen Eisenbahnen seit 1921.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

56. Jahrg. Heft 19 bis 25. Vom 6. Mai bis 17. Juni 1936.

(19:) Die Entwicklung der technischen Baupolizeibestimmungen in Preußen im Jahr 1935. — (22:) Richtlinien für den Erschütterungsschutz von Bauwerken. — (23:) Berechnung von Kennziffern der Baukosten im In- und Ausland.

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19

Die Entwicklung der Eisenbahnen in Großbritannien.

Von

Sir Josiah Stamp G. C. B., G. B. E. in London,

Vorsitzender des Verwaltungsrats und Präsident der London Midland and Scottish Eisenbahngesellschaft.

Vier entscheidende Ereignisse haben während der letzten 15 Jahre im Mittelpunkt der Entwicklung der britischen Eisenbahnen gestanden. Das erste trat im Jahre 1923 ein, es war die Zusammenfassung des gesamten britischen Eisenbahnsystems mit Ausnahme einiger weniger Londoner Nahverkehrslinien und einiger Kleinbahnen zu vier Gruppen. Das zweite Geschehnis war die Schaffung einer neuen Tarifordnung, welche von einem Standard- oder Höchstgewinn (auf der Basis von 1913) für jede der vier Gruppenbahnen ausgeht, an Stelle des früheren Systems der unbeschränkten Tarifhoheit. Diese neue Tarifregelung wurde 1928 eingeführt. Die dritte Erscheinung war die Entwicklung des Kraftwagenwettbewerbes, welcher bis 1930 den Eisenbahnen schätzungsweise einen jährlichen Verlust von 16 000 000 £ verursachte. Als vierter wichtiger Faktor ist die Weltwirtschaftskrise anzusehen, die in Großbritannien im Jahre 1930 zum erstenmal fühlbar wurde.

Die Zusammenfassung zu Gruppenbahnen und das neue Tarifsystem wurde den Eisenbahngesellschaften durch Gesetz auferlegt und bildeten so wohlüberlegte Schritte auf dem Wege der Neuordnung der Eisenbahnen. Der Kraftwagenverkehr war in seiner Entwicklung zum großen Teil nur eine Abwandlung einer älteren Form der Beförderung und hätte bei ungehinderter Ausdehnung letzten Endes einen verhängnisvollen Schwund des Eisenbahnkapitals im Gefolge gehabt. Die Wirtschaftskrise mußte die Eisenbahnen unmittelbar treffen, da Großbritannien ein Industrieland ist, das von der Schienenbeförderung der großen Masse seiner Rohstoffe abhängig ist. Außer den unmittelbaren Wirkungen dieser Ereignisse auf die Eisenbahnen übte jeder einzelne dieser Faktoren Einfluß auf den anderen aus und führte auf diese Weise zu zahlreichen weiteren Problemen, die bis heute noch nicht alle gelöst sind.

Die Zusammenfassung von 120 getrennten Eisenbahngesellschaften zu vier Gruppen war nicht so sehr schwierig, besonders da sie durch die Gesetzgebung erzwungen wurde. Hingegen bedeutete die Verschmelzung der einzelnen Teile mit ihren voneinander abweichenden Entwicklungsstufen und Überlieferungen zu einer einzigen, einheitlich ausgerichteten Organisation einen weit schwierigeren Prozeß, besonders wenn man das für Eisenbahnen charakteristische starre physische Vermögen und die weitläufigen Gebiete berücksichtigt. Daß die Verschiedenheiten in solch sichtbaren Dingen wie der Bauart der Lokomotiven und Wagen und der Signale besondere Aufmerksamkeit erfordern, ist einleuchtend. Zum Beispiel verminderte meine Eisenbahngesellschaft die Zahl ihrer Lokomotivgattungen in der Zeit von 1923 bis 1935 von 404 auf 185 oder um 54 %, nach Erledigung aller erteilten Aufträge wird diese Zahl auf 150 fallen. Von größerer und dringenderer Wichtigkeit war jedoch die Schaffung eines einheitlichen Verwaltungssystems. Die verschiedenen Überlieferungen des Personals der früheren Gesellschaften konnten nicht bestehen bleiben, und es entstand natürlich eine gewisse Verwirrung für diejenigen Bediensteten, die langjährige Erfahrungen und Kenntnisse auf Grund der geschichtlichen Entwicklung besaßen. Trotzdem nun 13 Jahre vergangen sind, lassen sich die vollen Auswirkungen der Fusion heute kaum richtig einschätzen; viele störende Einflüsse sind noch wirksam und können erst nach dem Ausscheiden einzelner Eisenbahner oder nach Zurückziehung eines Teils der Bestände beseitigt werden, andrerseits tragen neue Projekte und Werke oft erst allmählich Früchte. Auch haben Maßnahmen zugunsten des auf Grund der Zusammenfassung entlassenen Personals eine unmittelbare Verwirklichung der Vorteile verhindert.

Nichtsdestoweniger konnten die britischen Eisenbahnen ihre Betriebsausgaben als Folge der Zusammenfassung beträchtlich herabsetzen. Die Betriebsausgaben der vier Gruppenbahnen (oder der einzelnen Gesellschaften vor dem Zusammenschluß) fielen zwischen 1920 und 1922 um 61 000 000 £, der größere Teil dieser Summe ist auf die ungewöhnlich hohen Unterhaltungskosten und auf die Spitzenpreise von 1920 zurückzuführen. Zwischen 1922 und 1935 entstand eine weitere Senkung der Betriebsausgaben um 45 000 000 £; während dieser Zeit entfiel der überwiegende Teil der Ausgabenminderung auf Ersparnisse, wenn auch nicht allein auf solche infolge des Zusammenschlusses. Was diese Herabsetzung bedeutet, kann wohl am besten durch die Angabe erhellt werden, daß die Betriebsausgaben im Jahre 1935 sich auf 144 000 000 £ beliefen. Diesen Senkungen stehen Ausgaben in Höhe von 255 000 000 £ entgegen, die die vier Gruppenbahnen seit 1923 für

größere Wiederaufbauten und für Anlagezuwachs aufgewendet haben, teils um entstandenen Abgang zu ersetzen, teils um die erwähnten Ersparnisse zu erzielen. Ein zusätzliches Element in diesen Ausgaben stellt eine Erhöhung der Kosten durch notwendig gewordene Zurückziehung von zinsbringendem Kapital oder durch Ausgabe neuen Kapitals dar. Der Zinsendienst für den Kapitalaufwand für Eisenbahnstrecken bildet einen wichtigen Bestandteil der Kosten privater Eisenbahnunternehmen und ist ein oft nicht berücksichtigter Faktor bei einem Vergleich zwischen britischen und staatlich unterstützten oder staatseigenen Eisenbahnen oder zwischen Schienen- und Straßenbeförderung. Die Anlagen, Ausrüstungen und die Dienste der britischen Eisenbahnen haben zum großen Teil durch diesen Kapitalaufwand einen höheren Grad von Leistungsfähigkeit erreicht als je zuvor. Oberbau, Signalanlagen, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, Dampfschiffe, Straßenfahrzeuge und Behälter, sie alle spiegeln diese Verbesserungen wider, und jedes hat seinen Teil dazu beigetragen, der Öffentlichkeit bessere Dienste anzubieten, sowohl was die Annehmlichkeiten der Reisezüge als auch die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Güterbeförderung angeht.

Von jeher bestand eine enge Zusammenarbeit zwischen den britischen Eisenbahngesellschaften untereinander, die durch den Zusammenschluß von 1923 noch gefördert wurde. Es liegt auf der Hand, daß die Zusammenfassung der Eisenbahnverwaltung in vier Unternehmen die Festlegung einer Eisenbahnpolitik besser ermöglicht als eine Beteiligung von 120 Gesellschaften. Außerdem hat der Gesetzgeber, der die Fusion erzwang, gleichzeitig ein System zur Zusammenfassung der Einnahmen vorgesehen und eine Vereinheitlichung der Eisenbahnen in Bezug auf Oberbau, bauliche Anlagen und Ausrüstungen (einschließlich der Art der elektrischen Zugförderung, Art, Frequenz und Spannung des Stroms). Die britischen Eisenbahnen befinden sich bekanntlich in Privatbesitz und -betrieb, ihre Leitung liegt in den Händen je eines Verwaltungsrats, der den Aktionären verantwortlich ist. Zum Zweck gegenseitiger Besprechungen über Dinge von allgemeinem Eisenbahninteresse und als Verbindungsglied zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Regierung ist die „Railway Company's Association" aufrechterhalten worden. Die Vereinigung besteht aus dem Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsrats jeder der vier Gruppenbahnen und des London Passenger Transport Board, den Generaldirektoren und den Rechtsberatern. Sie hat die Aufgabe, die Ansicht der Eisenbahnen in allen Dingen der Eisenbahnpolitik gegenüber der Presse, dem Parlament und den Regierungsstellen zum Aus-

druck zu bringen; sie soll ferner alle die Eisenbahnen berührenden Gesetzesvorlagen, die dem Parlament vorgelegt werden, prüfen und die zum Schutz der Eisenbahnen erforderlichen Schritte entweder bei den Regierungsstellen oder im Parlament tun.

Eine weitere Zusammenarbeit der Gesellschaften wird mit Hilfe des „Railway Clearing House" erreicht, dem alle Eisenbahngesellschaften angehören. Der dem Clearing-System zugrunde liegende Zweck ist die durchgehende Abfertigung der Reisenden und der Güter von einem Bahnhof zum anderen (über die Linien von zwei oder mehr Eisenbahnen, die eine durchlaufende Strecke bilden), um die Notwendigkeit einer getrennten Tarifberechnung für die Teilstrecke jeder einzelnen Gesellschaft auszuschalten. Dieser Grundsatz wird für die eigentlichen Beförderungskosten wie auch für die Nebengebühren angewandt. Es werden ferner regelmäßige Konferenzen der leitenden Eisenbahnbeamten im Clearing Haus abgehalten, wo all die zahlreichen Fragen besprochen werden, die ständig im Zusammenhang mit der Verwaltung von Eisenbahnen auftreten.

Ehe ich das Thema des Zusammenschlusses verlasse, möchte ich noch eine wichtige Auswirkung dieser Maßnahme berühren. Ich habe oben auf die Wechselwirkungen der vier wichtigen Ereignisse in der Entwicklung der Eisenbahnen hingewiesen; die Wirkung des ungehemmten Kraftwagenwettbewerbes bietet hierfür ein typisches Beispiel. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Anordnungen über den Zusammenschluß, wie sie im Eisenbahngesetz von 1921 niedergelegt sind, erfolgreich waren, aber die dadurch erzielten Ersparnisse verschleierten in gewissem Grade die Auswirkungen des Kraftwagenwettbewerbs. Man kann wohl mit ziemlicher Sicherheit sagen, daß es ohne die Fusion in Großbritannien und bei Fortbestehen der 120 getrennten Gesellschaften sehr bald zu einer Krise gekommen wäre und daß das Problem des ungleichen Wettbewerbs der Straße sehr viel früher in Angriff genommen worden wäre, als es geschehen ist. Als die Schwierigkeiten erkannt wurden, mußten die Eisenbahnen bis 1930 warten, ehe ein Versuch unternommen wurde, um die chaotische Entwicklung des Kraftverkehrs in der Personenbeförderung einzudämmen, während der Lastkraftverkehr erst 1933 geregelt wurde. Die Betriebsbedingungen für beide Arten der Beförderung sind immer noch weit davon entfernt, gerecht aufeinander abgestimmt zu sein; die Eisenbahnen waren sogar bis zum Jahre 1928 nicht ermächtigt, Kraftverkehre zu betreiben.

Der Wettbewerb des Kraftverkehrs war auch von einschneidendem Einfluß auf die neue Tarifordnung, die im Eisenbahngesetz von 1921 verankert ist und 1928 in Kraft trat. Kurz gesagt, sieht diese Regelung

vor, daß die Gebühren für die Beförderung von Gütern klassifiziert werden unter Berücksichtigung — neben allen darauf bezüglichen Umständen — des Wertes, des Umfanges im Verhältnis zum Gewicht, des Risikos der Beschädigung, der Behandlungsgebühren und der beim Versand großer Mengen erzielbaren Kostenersparnis. Andererseits sind diese Tarife durch eine allgemeine obere Gewinnlinie begrenzt (4,7 % des investierten Kapitals), die die tatsächliche Reineinnahme von 1913 darstellt, zuzüglich Berücksichtigung späteren Anlagezuwachses. Es ist klar, daß ein Wettbewerber, der nicht den Verpflichtungen des allgemeinen Verkehrsführers unterliegt und dessen hauptsächliche Kosten, soweit sie ihn belasten, unterschiedlich sind, seine Gebühren auf seinen Selbstkosten aufbauen und auf diese Weise die hochtarifierten Güter für sich gewinnen kann. Zwischen 1930 und 1935 fiel der Eisenbahngüterverkehr (mit Ausnahme von Kohle und Koks), an den Tonnen gemessen, um 14,0 % und, an den Einnahmen gemessen, um 14,7 %. Die durchschnittliche Einnahme je Tonne für allgemeine Güter und lebende Tiere (Klassen 7 bis 21) stieg um 0,5 Penny oder um 0,24 %, die durchschnittliche Einnahme je Netto-Tonnenmeile sank jedoch um 0,2 Penny oder um 9,1 %. Bei den Erzen und Massengütern (Klassen 1 bis 6) stieg die Einnahme je Tonne um 0,25 Penny oder um 0,4 % und die je Netto-Tonnenmeile um 0,08 Penny oder um 7,5 %. Das Absinken der Durchschnittseinnahme je Netto-Tonnenmeile zeigt die zweifache Wirkung des Kraftwagenwettbewerbs an, nämlich den vorherrschenden Verlust des Nahverkehrs und die Tarifsenkungen, die nötig waren, um den Verkehr zu erhalten. Dieser letztere Fall wird bestätigt durch die besondere Statistik des Güterverkehrs in ausgewählten Wochen im März 1930 und 1935, die die Eisenbahngesellschaften für das Verkehrsministerium aufgestellt haben. Diese Zahlen zeigen, daß, an den Tonnen gemessen, der Anteil des zu Ausnahmetarifen beförderten Verkehrs von 76,52 % in 1930 auf 83,70 % in 1935 anstieg, und, an den Einnahmen gemessen, von 59,85 % in 1930 auf 67,30 % in 1935.

Ein charakteristisches Merkmal der neuen Tarifordnung ist die Errichtung eines Eisenbahn-Tarifamts (Railway Rates Tribunal) mit der Aufgabe, die Tarife so festzusetzen, daß sie den Standard-Gewinn abwerfen. Diese Behörde entscheidet alle Fragen über Eisenbahntarife, die entweder von den Eisenbahngesellschaften oder von den Verfrachtern vorgebracht werden, und sie prüft regelmäßig die Notwendigkeit einer Angleichung der Gebühren, um erforderlichenfalls die Eisenbahnen in die Lage zu versetzen, ihre Standard-Einnahmen oder -Gewinne zu erzielen. Nach jeder Prüfung sollen für den Fall einer zu hohen Einnahme die Tarife um einen Betrag gesenkt werden, der 80 % der über-

schreitenden Summe beträgt, die verbleibenden 20 % werden dem Standard-Gewinn hinzugefügt. Die Tarifbehörde ist angewiesen, bei ihren regelmäßigen Überprüfungen der Tarife durch Vergleich der tatsächlich erreichten Einnahmen mit den Soll-Einnahmen festzustellen, ob eine Unter- oder Überschreitung vorliegt, um sich zu überzeugen, daß die Eisenbahnen während des der Prüfung unterliegenden Zeitraums wirtschaftlich und sparsam geleitet worden sind. Jedes Jahr seit 1929, dem Jahr der ersten Prüfung, hat das Tarifamt die Eisenbahngeschäftsführung eingehend untersucht und alljährlich dem Verkehrsminister berichten können, daß nach seiner Überzeugung die Unterschreitungen — in keinem Jahr wurden die Standard-Einnahmen erreicht — nicht auf mangelnde Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in der Geschäftsführung zurückzuführen sind. Ich habe schon erwähnt, daß der von der Tarifbehörde festgesetzte Standard-Gewinn den Eisenbahnen eine Verzinsung von 4,7 % des investierten Kapitals bringen würde. Das Wachsen des Kraftwagenwettbewerbes hat in weitem Maße die Erreichung dieses bescheidenen Zieles verhindert; im Jahre 1935 lagen die tatsächlichen Einnahmen der vier Gruppenbahnen um 35 % unter der Summe, auf die die Eisenbahnen nach Ansicht des Parlaments Anspruch hätten.

Eine neuere Entwicklung im Gütertarifwesen der Eisenbahnen ist der „Vereinbarungstarif" (agreed charge), der im Straßen- und Schienenverkehrsgesetz 1933 (Road and Rail Traffic Act 1933) gesetzlich festgelegt ist. Während der letzten Jahre haben die Verfrachter in steigendem Maße verlangt, ihre Beförderungsleistungen durch „Termingeschäft" zu erwerben; außerdem hatte eine große Anzahl von ihnen den Wunsch, Waren zu gleichen Sätzen in jedem beliebigen Zielort Großbritanniens anbieten zu können. Früher war zwar der Kraftverkehr in der Lage, diesem Wunsch zu entsprechen, die Eisenbahnen aber waren an das Eisenbahngesetz von 1921 gebunden, das das Anbieten eines Tarifs je Tonne und Meile je nach dem Beförderungsweg und der Klasse des Gutes vorschrieb. Im Jahre 1933 wurden die Eisenbahnen ermächtigt, die angestrebten Tarife aufzustellen, ihnen aber auferlegt, daß jeder einzelne Tarif angezeigt und dem Tarifamt in öffentlicher Sitzung oder andernfalls innerhalb von sieben Tagen nach Abschluß der Vereinbarung mit dem betreffenden Kunden zur Genehmigung vorgelegt werden müsse. Jeder Verfrachter, der sich durch einen Tarif geschädigt fühlt, kann jederzeit bei dem Tarifamt einen Tarif für seinen Verkehr beantragen. Bisher sind etwa 240 „Vereinbarungstarife" genehmigt worden; sie gelten für einen Zeitraum von zwölf Monaten oder kürzer, jede Verlängerung bedarf einer Genehmigung in öffentlicher Sitzung. Es ist interessant festzustellen, daß ungefähr die Hälfte der zur Zeit

in Kraft befindlichen Tarifvereinbarungen Klauseln enthalten, die für Nahverkehr Kraftbeförderung zulassen.

Es mag für den deutschen Leser von Interesse sein, zu wissen, wie ein Vereinbarungstarif zustande kommt. Mit einer Ausnahme sind die Tarife auf einer Basis pro Einheit erstellt (d. h. pro Tonne, pro Stück oder pro Tier). Genaue Einzelheiten über den während eines bestimmten Zeitraums auf dem Schienenwege beförderten Verkehr werden ermittelt; falls die Firma sich des Lastkraftverkehrs bedient, macht sie der Eisenbahngesellschaft genaue Angaben hierüber. Diese Unterlagen werden geprüft, um den Durchschnittspreis pro Einheit festzustellen; der ermittelte Wert wird dann der Vereinbarungssatz. Bei der erwähnten Ausnahme wurden die Gesamtbeförderungskosten aller der der Vereinbarung unterliegenden Güter auf der Schiene und auf anderen Verkehrsmitteln errechnet und gleichzeitig der Gesamtpreis der Firma für diese Güter festgesetzt. Der erstere Wert wurde als Prozentsatz des letzteren ausgedrückt und wurde der vereinbarte Tarif, z. B. 4 % des Kaufpreises. Ehe ich das Thema der Vereinbarungstarife verlasse, möchte ich noch erwähnen, daß heute die Einnahmen aus diesen Vereinbarungstarifen etwas mehr als 2 % der gesamten Einnahmen aus dem Stückgut- und Güterverkehr ausmachen.

Wie ich schon oben festgestellt habe, haben die britischen Eisenbahnverwaltungen große Anstrengungen gemacht, die Leistungsfähigkeit ihrer Betriebe zu heben, um dem Kraftwagenwettbewerb und der Wirtschaftskrise zu begegnen. Die Beschleunigung der Zugläufe wurde energisch betrieben und große Sorgfalt der Verbesserung der Lokomotiven und ihrer besseren Ausnutzung gewidmet. Die Deutsche Reichsbahn hat sich mit mannigfaltigen interessanten Problemen der schnellen, leichten Zugeinheiten befaßt — besonders bekannt ist der „Fliegende Hamburger" —, in Großbritannien haben die Eisenbahnen ähnliche Versuche unternommen, wovon der dampfbetriebene „Silver Jubilee"-Zug der London and North Eastern Eisenbahngesellschaft ein Beispiel ist. Er wurde im vergangenen Jahr zwischen London und Newcastle-on-Tyne in den regelmäßigen Dienst gestellt. Es ist ein Zug mit beschränktem Platzangebot und einem Gewicht von 220 Tonnen, seine Durchschnittsreisegeschwindigkeit liegt auf 107,8 km/h. Es werden auch Versuche mit verschiedenen Typen von Diesel- und dieselelektrischen Verschiebelokomotiven und Triebwagen angestellt. Diese Versuche sollen die Nützlichkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Arten von Antriebsmaschinen unter den verschiedenartigen Betriebsbedingungen erweisen. Obgleich die bisherigen Ergebnisse für bestimmte Arbeitsgebiete gewisse Vorteile versprechen, liegen keine Anzeichen vor, daß die neuen Betriebsarten

die Dampfkraft allgemein ersetzen könnten. Die Süd-Bahn hat ein ausgedehntes Programm der Elektrisierung des Nahverkehrs durchgeführt und gute Erfolge gezeitigt. Das Netz und die Art des Verkehrs dieser Gesellschaft weichen zwar beträchtlich von denen der anderen Gruppenbahnen ab, trotzdem haben auch diese letzteren auf gewissen Vorortstrecken den elektrischen Zugbetrieb eingeführt.

Was die Personentarife angeht, so wurde es in den ersten Jahren nach dem Zusammenschluß offenbar, daß das Preisniveau für gewisse Eisenbahnfahrten höher lag als die Öffentlichkeit zahlen wollte. Die Gesellschaften beschlossen daher, billige Tarife für Ausflugsreisen anzubieten, und zwar mit gutem Erfolg. Aber wie vorauszusehen war, erzeugte die besondere Betreuung des Ausflugsverkehrs Rückwirkungen auf den Verkehr zu anderen Tarifen und so kam man 1933 überein, einen „1-Penny-je-Meile"-Tarif zwischen mehr oder weniger allen Bahnhöfen einzuführen und viele der bisher an die verbilligten Tarife geknüpften Bedingungen aufzuheben. Diese Regelung ist heute eine ständige Tarifgrundlage auf britischen Eisenbahnen für Rückfahrkarten mit einer Gültigkeitsdauer von mehr als einem Tag, aber nicht über einen Monat, sie hat in der Praxis den Normaltarif von 1,5 Penny je Meile ersetzt. Die Einführung dieser verbilligten Fahrkarten — heute bekannt unter der Bezeichnung „Monatsrückfahrkarten" (Monthly Return Tickets) — hat einen beachtlichen Zuwachs des Personenverkehrs und eine beträchtliche Einnahmesteigerung zur Folge gehabt. Gleichzeitig mußte der weiteren Entwicklung des Ausflugsverkehrs ständige Beachtung geschenkt werden; die „Fahrten über Land" (land cruises) sind ein gutes Beispiel hierfür. Die Eisenbahngesellschaften bieten einen Tarif, der alle Kosten deckt und zwar: Eisenbahnfahrt zu einem Erholungsort, Hotelunterkunft und Verpflegung, Ausflüge in Autobussen, Dampferfahrten usw. Mit dieser Einrichtung können Gesellschaftsfahrten geworben werden, und es ist durch das Angebot eines Pauschalpreises möglich, Kunden für viel weitere Reisen zu gewinnen. Die Entwicklung der „Abendfahrten aufs Land und an die Küste" wird von den Eisenbahngesellschaften gefördert, manchmal werden kombinierte Karten für die Fahrt und zum Tanz ausgegeben, ein anderes Mal sind Dampferfahrten eingeschlossen. Eine weitere Einrichtung ist das „Spare um zu reisen"-System, nach welchem Reiselustige ihre Reise allmählich vorausbezahlen können und zwar in Gestalt von Sparmarken mit einem Mindestwert von 1 Schilling. Ein anderer Versuch gibt dem Publikum die Möglichkeit, zu Weihnachten und Neujahr Geschenke in Form von Fahrkarten zu machen. Die Eisenbahngesellschaften versenden die Fahrkarten mit einer hübschen Weihnachts- oder Neujahrskarte. Ein großer Teil des

durch diese Neuerungen geworbenen Verkehrs ist „geschaffener" Verkehr, er ist weder vom Normalverkehr zum Ausflugsverkehr übergegangen noch von der Straße auf die Schiene abgelenkt, er wird entweder zu den angebotenen Sätzen auf der Schiene laufen oder überhaupt nicht aufkommen. Abgesehen von dem Wert dieser Vergünstigungen für die Eisenbahnen, erweisen sie der Allgemeinheit nützliche Dienste, denn sie bieten den arbeitenden Städtern vermehrte Möglichkeiten, ein paar Stunden in der frischen Luft zuzubringen. Die gebotenen größeren Bequemlichkeiten haben auch einen wesentlichen Teil zu dem Verkehrszuwachs beigetragen. In diesem Zusammenhang haben die Eisenbahnen ihr Augenmerk auf die Vorhaltung zusätzlicher Speisewagen und getrennter Küchenwagen[1] gerichtet, ferner auf einen ruhigeren Lauf der Fahrzeuge durch Verbesserungen teils am Oberbau und teils an den Wagen, auf breite, niedrige Fenster, bessere Polsterung und Federung der Sitze, auf Armlehnen und Rückenbeleuchtung in den 3. Klasse-Wagen für weite Strecken, auf vermehrte und verbesserte Waschgelegenheiten und auf Platzbelegungseinrichtungen.

Für den Güterverkehr liegt die Bedeutung seiner Entwicklung in einer beschleunigten Verkehrsabwicklung. Behälter — sehr glücklich „Handkoffer des Handels" genannt — haben hierbei eine wichtige Rolle gespielt, ihr Bestand ist von 3404 im Jahre 1929 auf 11 240 im Jahre 1935 angewachsen. Die Vorteile des Behälterverkehrs sind vierfacher Art: 1. Beförderung des Gutes von der Fabrik des Verfrachters zum Bestimmungsort ohne Zwischenbehandlung, 2. ein auf ein Mindestmaß beschränktes Risiko sowohl des Verlustes als auch der Beschädigung durch Diebstahl, 3. Ersparnis an Zeit und Kosten, die mit der äußeren Verpackung zusammenhängen und 4. schnellere Beförderung. Ebenso wichtige Glieder in der Verbesserung der Dienste bedeuten die Beschleunigung der Umladungen und die Verkürzung der Be- und Entladezeiten, ferner mechanische Einrichtungen zur Verminderung der Handarbeit in den Güterschuppen, die Einführung von Lastkraftverkehren von den Umladestellen, um in einem Umkreis von 30 bis 40 Meilen die Zustellung am gleichen Tag zu ermöglichen. Diese Einrichtungen haben die gesteigerten Betriebskosten ausgeglichen, die durch die zunehmende Neigung des Handels entstehen, kleinere Mengen verschiedenartiger Güter zu bestellen und zu versenden und sich dabei darauf zu verlassen, daß die Verkehrsträger ihn nötigenfalls mit einem

[1] Diese englischen Speisewagen-Einheiten bestehen aus zwei selbständigen Speiseräumen und einem Küchenraum zwischen ihnen, die zusammen auf vier Drehgestellen laufen.

einzigen bestimmten Artikel aus irgendeinem Großhandelshaus innerhalb von einem oder zwei Tagen nach Auftragserteilung versorgen.

Ein Grund der Abwanderung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße liegt in der Bereitschaft der Kraftverkehrsunternehmer, in vielen Fällen feste Zustellungszeiten zu gewährleisten. Wenn auch Verbesserungen in den britischen Güterzugdiensten die Möglichkeit boten, diesem Wettbewerb in gewissem Maße zu begegnen, so machte sich doch die Notwendigkeit fühlbar, besondere Einrichtungen zu treffen, wonach die Eisenbahnen den Verfrachtern die Zustellung ihrer Sendungen zum angegebenen Zeitpunkt vorher zusichern können. Die Eisenbahngesellschaften haben daher das unter dem Namen „Eingeschriebener Verkehr" (Registered Transit) bekannte Verfahren eingeführt, welches inzwischen auch auf in Personenzügen beförderte Güter ausgedehnt worden ist. Dieses Verfahren sieht eine besondere Überwachung des Laufs bestimmter Sendungen vor. Die Kunden können am Abgangsbahnhof erfahren, wann das Gut der Eisenbahn übergeben werden muß und wann ungefähr die Zustellung erfolgt. Ist die gebotene Beförderung dem Verfrachter genehm, so kann er die fragliche Sendung einschreiben lassen. Die beteiligten Eisenbahngesellschaften treffen dann Vorsorge, daß ihr Personal ständig über den Lauf des Gutes unterrichtet bleibt. Um das zu ermöglichen, ist der Absendebahnhof angewiesen, dem Bestimmungsort und allen Umladestellen besondere telegraphische Vormeldung zu erstatten. Sobald die Zustellung erfolgt ist, wird dies dem Abgangsbahnhof von dem Zielbahnhof telegraphisch gemeldet und der Absender entsprechend verständigt. Um die nötige Aufmerksamkeit auf den unter Einschreiben laufenden Verkehr zu lenken, sind besondere Hilfsmittel in Form von Pfeilen vorgesehen, die dem Frachtbrief, dem Begleitpapier, dem Wagenbeklebungszettel und der Sendung selbst angeheftet werden. Von den Kunden wird zur Erlangung der Vorteile dieser Einrichtung eine Gebühr in Höhe von 2½ Schilling je Sendung erhoben, unabhängig von Gewicht und Größe. Diese Gebühr, die zu der eigentlichen Fracht hinzukommt, soll einen Teil der Kosten decken, die das Unteraufsichthalten des Gutes während seines Laufs verursacht. Das Verfahren hat in der Öffentlichkeit günstige Aufnahme gefunden, die Zahl der eingeschriebenen Sendungen belief sich im Jahre 1935 auf 650 000 Stück.

Ich bin zwar auf den Kraftwagenwettbewerb schon in gewissem Umfange eingegangen, trotzdem sind noch einige Worte über die gesetzlich geregelte Überwachung am Platze. Das ganze Land ist heute in Kontrollbezirke eingeteilt, und Kraftfahrzeuge können nur mit einer Lizenz betrieben werden. Der Privatpersonenkraftwagen ist von dieser Verpflichtung ausgenommen, im Privatbesitz befindliche Lastkraftwagen

bedürfen jedoch der Genehmigung, wenn diese auch ohne weiteres auf Antrag gewährt wird. Die Genehmigungspflicht für öffentliche Personenkraftfahrzeuge hat eine Stabilisierung im Personenkraftverkehr durch Beschränkung der Autobus- und Fernautobusdienste und durch Regelung der Fahrpreise und Fahrpläne mit sich gebracht. Im Güterverkehr ist jedoch der Wettbewerb durch den Genehmigungszwang für Lastkraftfahrzeuge sogar verstärkt worden; der Grad der Zunahme der Lastkraftwagen auf der Landstraße zeigt keine wesentliche Verminderung. Gegenwärtig hat die Erhöhung der Kosten durch die verschiedenen Verordnungen der Lizenzierung dazu geführt, den Wettbewerb zu verschärfen, denn viele Unternehmer unterbieten in noch weiterem Maße, um sich ein genügend großes Verkehrsvolumen zur Deckung dieser neuen Ausgaben zu sichern. Die akute Wirtschaftskrise der letzten Jahre hat natürlich das Schienen-Straßen-Problem noch weiter zugespitzt. Zwischen den Jahren 1929 und 1933 sanken die Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen infolge Kraftwagenwettbewerbs und Wirtschaftskrise um 37 000 000 £ oder um 21 %.

Die Eisenbahngesellschaften haben jeden gangbaren Weg zur Erzielung von Ersparnissen erforscht, und ich habe schon ausgeführt, bis zu welcher Höhe die Ausgaben gesenkt worden sind. Drei der Gruppenbahnen haben ein Übereinkommen über die Zusammenfassung von Einnahmen getroffen, so daß jetzt ihre Einnahmen aus allen Wettbewerbsverkehren — sie belaufen sich auf etwa 70 000 000 £ jährlich — nach einem vereinbarten Schlüssel geteilt werden. Diese Abmachungen haben eine Reihe von Ersparnismaßnahmen ermöglicht, die mit der Zeit Früchte tragen werden. Eine Zusammenlegung der Einnahmen aus dem Londoner Ortspersonenverkehr — jährlich etwa 10 000 000 £ — seitens der vier Gruppenbahnen und des London Passenger Transport Board wurde auch vereinbart, und so der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Personenverkehrsinteressen im Londoner Bezirk ausgeschaltet. Als Folge dieser Abkommen werden heute über 50 % der Eisenbahnbruttoeinnahmen der vier Gruppenbahnen zusammengelegt.

Seit 1933 zeigt die Wirtschaft eine ständige Aufwärtsbewegung, die Eisenbahnbruttoeinnahmen sind entsprechend gefolgt. Im Jahre 1934 lagen sie um 3,28 % über denen des Vorjahres und das vergangene Jahr zeigte eine Steigerung von 1,18 % gegenüber 1934. Am Ende des Jahres 1935 betrugen die Einnahmen 84 % derjenigen von 1929, und zur Zeit hat es den Anschein, als ob auch 1936 eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr bringen würde.

Ebenso wie in anderen Ländern — und nicht zuletzt wie in Deutschland — stand in Großbritannien das Problem der Zusammen-

arbeit im Verkehr stark im Vordergrund. Die Genehmigungspflicht für Kraftfahrzeuge ist ein erster Schritt in dieser Richtung, das Straßen- und Schienenverkehrsgesetz 1933 sah die Ernennung eines Verkehrsbeirats (Transport Advisory Council) vor, der alle Verkehrsarten vertritt. Dieser Beirat hat jetzt eine Untersuchung über die verschiedenen die Zusammenarbeit berührenden Fragen eingeleitet, deren Ergebnis dem Verkehrsminister vorgelegt werden wird. Bekanntlich sind die britischen Eisenbahnen starke Benutzer des Kraftverkehrs, sie haben Kapital in Höhe von 9 500 000 £ in allen bedeutenden Autobusgesellschaften im ganzen Land mit Ausnahme von London investiert, sie besitzen jedoch in keinem Fall eine Aktienmehrheit in den Personenkraftverkehrsunternehmen. Im Güterverkehr haben die Eisenbahngesellschaften ihren Speditionsfuhrpark bedeutend vergrößert und beträchtliche Anteile in bestehenden Lastkraftverkehrsunternehmen erworben. Was also den Lastkraftverkehr angeht, sammeln die Eisenbahngesellschaften reiche Erfahrungen über die Möglichkeiten der Zusammenarbeit.

Ich darf wohl mit einem Wort über die Zukunft schließen. Wie aus meinen Ausführungen hervorgeht, ringen die britischen Eisenbahnen mit zahlreichen verwickelten Problemen, und es werden einige Jahre vergehen, ehe diese auch nur zum Teil gelöst werden können. Das große Problem der Zukunft wird die Schaffung einer Art von Arbeitsteilung zwischen den mannigfaltigen Beförderungsmitteln sein. Eng verflochten mit dieser Frage sind die wichtigen Faktoren privater Verkehrsbefriedigung und der Bevölkerungszunahme. Ein Plan für die Zusammenarbeit der öffentlichen Verkehrsmittel könnte in kurzer Zeit durch eine schnelle Zunahme im Einsatz privater Kraftfahrzeuge gefährdet werden. Zum Beispiel könnte jeder Versuch, die Art der Tarifierung für die Beförderung von Gütern auf der Schiene und auf der Landstraße miteinander in Einklang zu bringen, sofort zum Scheitern gebracht werden, wenn es dem Verfrachter frei stünde, seine eigene, private Beförderung einzusetzen, wo der öffentliche Tarif für einige Güter gerade von seinem besonderen Standpunkt aus nicht befriedigend wäre. Andererseits wird die Tendenz der Bevölkerung zur Seßhaftigkeit zu einer Verschärfung des Wettbewerbs führen. Einstweilen sind jedoch die Aussichten, den britischen Handel und Verkehr auf seiner Höhe zu halten oder sogar zu verbessern, für die nächste Zukunft gut, und die Aussichten des Eisenbahnverkehrs sollten das widerspiegeln. Ich schließe daher in voller Zuversicht. „Security is mortal's chiefest enemy", sagt Shakespeare, und dies trifft auf Eisenbahngesellschaften nicht weniger zu als auf die Menschen.

Das neue deutsche Patentrecht.

Von
Reichsbahnrat **Dr. Schnabel** in Fulda.

Vor dem Deutschen Museum in München steht das von der Künstlerhand Behns geschaffene Monumentalbild des Eisernen Kanzlers des Deutschen Reiches, Bismarck. Wenn man gerade diesen Platz vor dem Eingang zu der einzigartigen Schau über das Werden der deutschen Technik zur Stätte der besonderen Erinnerung an diesen großen Staatsmann geweiht hat, so ist diese Verbindung der symbolhafte Ausdruck für die innige Verknüpfung, die zwischen dem Werk dieses Mannes und dem Werden der deutschen Technik besteht; denn ohne die Herstellung der Reichseinheit ist der ungeahnte Aufstieg der deutschen Technik, der Deutschland schon bald in die Reihe der industriellen Großmächte treten ließ, schlechthin unvorstellbar. Unter den tragenden Kräften, denen diese Entwicklung der deutschen Technik zu danken ist, gebührt ein besonderer Platz der einheitlichen Ordnung des deutschen Patentwesens durch das erste deutsche Reichspatentgesetz vom 25. Mai 1877. Erst unter dem Schutz dieses Gesetzes fand der deutsche Erfinder in seiner Heimat eine Pflegestätte für seine schöpferische Leistung, so daß deutsches Geistesgut nun nicht mehr in die Fremde gehen mußte, um dort den Schutz zu finden, den die heimatliche Gesetzgebung dem erfinderischen Schaffen bisher noch nicht gewährt hatte. So ist dieses Gesetz zu einem Meilenstein in der Entwicklung der deutschen Technik geworden. Da aber Technik und Kultur miteinander aufs engste verknüpft sind und der Schutz der Erfinderleistung immer die Wertung zum Ausdruck bringt, die ein Staat der schöpferischen Tätigkeit überhaupt beimißt, kennzeichnet dieses Gesetz gleichzeitig auch einen Markstein in der kulturellen Entwicklung des deutschen Volkes.

Im Mittelpunkt des Patentgesetzes von 1877 und des späteren Gesetzes vom 7. April 1891, das in seiner Neufassung vom 7. Dezember 1923[1] die bisherige gesetzliche Grundlage des Erfinderrechtes bildete, steht die Erfindung, die als Gegenstand eines Vermögensrechtes gesehen und be-

[1] Eine nähere Übersicht über das bisherige Recht ist in Heft 5 des Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1935 Seite 1115 ff. enthalten.

handelt wird. Der Erfinder, also die Persönlichkeit, deren Schaffen das erfinderische Ergebnis erst zu verdanken ist, trat dagegen völlig in den Hintergrund. So ist es denn nur zu natürlich, daß gegen eine derartige Betrachtungsweise des Erfinderrechtes schon seit langem Stimmen laut wurden und daß mit immer größerem Nachdruck die Forderung erhoben wurde, dem Erfinder als dem Förderer der Technik auch im Patentgesetz die Stellung einzuräumen, die er als der Lehrer der Nation für sich beanspruchen darf. Hierbei mußte das Gewicht dieser Forderung um so mehr an Bedeutung gewinnen, als das erfinderische Schaffen mit dem stetigen Fortschritt der technischen Entwicklung und mit der Ausbreitung der Großindustrie in immer weiterem Maße nicht mehr so sehr das Ergebnis der Schöpferkraft einzelner weniger besonders begnadeter Persönlichkeiten, als vielmehr das Ergebnis der täglichen Berufsarbeit von Personen bildete, die im fremden Betrieb ihr Können gegen Lohn und Gehalt auswerten mußten.

Ansätze zu einer Weiterbildung des Patentrechtes im Sinne dieser Forderungen wurden zwar verschiedentlich unternommen, die Entwicklung ist aber in keinem Falle über die Aufstellung von Gesetzesentwürfen hinausgekommen (siehe hierzu auch Wiegand in Zeitschr. für gewerbl. Rechtsschutz u. Urh.-Recht, 1935/260 ff.).

Der siegreiche Durchbruch der nationalsozialistischen Bewegung hat den Weg zu einer neuen Geisteshaltung des deutschen Volkes freigemacht. Begriffe wie Ehre, Volksgemeinschaft sind in den Mittelpunkt des Staatslebens getreten und zur Richtschnur für die Handlungen des Einzelnen wie des ganzen Volkes geworden. Mit dieser Entwicklung mußte als ihr notwendiges und folgerichtiges Ergebnis auch das Bedürfnis nach einer Neuordnung unseres Rechtslebens und nach einer „Durchsetzung der Rechtsgedanken des Nationalsozialismus auf allen Gebieten des völkischen Lebens“[1] Hand in Hand gehen. Auf dem Weg zur Gewinnung eines nationalsozialistischen Rechtes ist mit der Veröffentlichung des neuen Patent- und Gebrauchsmustergesetzes vom 5. Mai 1936 (RGBl. II 117/130), die am 1. Oktober d. J. in Kraft treten werden, wiederum ein höchst bedeutsamer Schritt nach vorwärts getan worden. Gleichzeitig ist mit dem Erlaß dieser Gesetze aber auch ein weiterer wichtiger Baustein in das Gefüge des Neubaues der deutschen Wirtschaft eingeordnet worden; denn die Entwicklung der modernen Wirtschaft ist aufs engste mit dem technischen Fortschritt verbunden, der seinerseits wiederum durch die Ausgestaltung des Patentrechtes aufs nachhaltigste beeinflußt wird[1].

[1] Reichsminister Dr. Frank in „Deutsches Recht“ 1934 Seite 250 und in Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht (GRUR) 1936, Seite 73.

Das neue Patentgesetz lehnt sich in seinem äußeren Aufbau eng an das bisher geltende Recht an, es unterscheidet sich aber von diesem durch die grundsätzliche Verschiedenheit seines Ausgangspunktes und seiner Zielrichtung. Im Brennpunkt des neuen Rechtes steht die Persönlichkeit des Erfinders; denn „das Wertvollste an der Erfindung selbst, mag sie nun im Materiellen oder in der Welt der Gedanken liegen, ist zunächst der Erfinder als Person“[1]. Das neue Patentgesetz will somit in erster Linie dem Schutz der schöpferischen Persönlichkeit dienen und der hohen Wertschätzung Ausdruck geben, die der nationalsozialistische Staat der geistig schöpferischen Arbeit entgegenbringt. Mit vollstem Recht ist deshalb das neue Patentgesetz aus berufenem Munde als „ein Gesetz zum Schutz der schöpferischen Kraft der Nation“ gekennzeichnet worden[2]. Gleichzeitig mit der Schaffung von Rechtsnormen zum Schutz der schöpferischen Persönlichkeit verankert der Gesetzgeber in den neuen Gesetzen aber auch den das gesamte Staatsleben beherrschenden Grundsatz, daß dem gemeinen Nutzen der Vorrang vor dem eigenen Nutzen gebührt, indem er dem wirtschaftlichen Streben des Patentinhabers die Schranken weist, die durch die Rücksicht auf die höheren Interessen der Gemeinschaft geboten sind. Diese beiden Gesichtspunkte, von denen die Neuordnung des Patentrechtes beherrscht wird, hat der Gesetzgeber in der Begründung zum Patentgesetz mit folgenden Worten in einprägender Weise unterstrichen:

„Zuvörderst gilt es, grundsätzliche Gedanken des Nationalsozialismus auch auf diesem Gebiet zur Geltung zu bringen. Dabei stehen für das Recht der Erfindung zwei Gesichtspunkte im Vordergrund. Einmal sieht der neue Staat in den im deutschen Volk besonders reich vorhandenen schöpferischen Geisteskräften ein hohes Gut, das für den Wiederaufbau Deutschlands von unschätzbarem Werte ist. Er rechnet es deshalb zu seinen vornehmsten Aufgaben, mit allen Mitteln die Entfaltung der schöpferischen Persönlichkeit zu fördern und ihr Werk gegen Ausbeutung zu schützen.“

„Andererseits darf die Förderung des Erfinders nicht dazu führen, daß ihm gestattet wird, in der Ausnutzung seiner Leistung nur eigene Ziele zu verfolgen. Der Grundsatz, daß die Belange von Volk und Staat den Sonderinteressen des einzelnen vorgehen, muß gerade für das Erfinderrecht erhöhte Bedeutung gewinnen. Denn der Erfinder verdankt seine Leistung nicht nur sich selbst, sondern zugleich der Volksgemein-

[1] Adolf Hitler, „Mein Kampf“ Seite 496 f.

[2] Schlegelberger, Die Grundlagen des neuen Patentrechts; Vortrag in der Technischen Hochschule Karlsruhe. Berliner Börsen-Zeitung vom 30. Oktober 1935, Beilage Nr. 509.

schaft, auf deren Boden das kulturelle Wachstum gedeiht und die Grundlagen geschaffen sind, auf denen weiterbauend er erst zu seiner Erfindung gelangen konnte. Deshalb stehen die schöpferischen Kräfte im Ehrendienst von Volk und Staat. Dem Schutz, den ihnen der Staat gewährt, entspricht die Pflicht des Erfinders bei der Verwertung dessen, was er seinerseits zur Fortentwicklung der Technik beiträgt, nicht allein den eigenen Nutzen zu bedenken, sondern sein Werk zugleich dem Wohle der Volksgemeinschaft dienstbar zu machen."

Über die Bestimmungen hinaus, in welchen die grundsätzliche Haltung des Nationalsozialismus zur Frage des Erfinderschutzes ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden hat, bringt das Patentgesetz noch eine Reihe weiterer Neuerungen, die entweder durch die zwischenstaatlichen Rechtsbeziehungen des Deutschen Reiches auf dem Gebiete des gewerblichen Rechtsschutzes bedingt oder die dazu bestimmt sind, Mängeln zu begegnen, die in der bisherigen Rechtsanwendung offenbar geworden sind.

Will man im einzelnen die Wege aufzeigen, auf welchen der Gesetzgeber seine dreifache Aufgabe gemeistert hat, die bei der Abfassung des neuen Patentgesetzes zu lösen war, so ergibt sich folgendes Bild:

I. Seine wichtigste Aufgabe sieht das neue Patentgesetz in der Verstärkung des Schutzes des Erfinders. Der Lösung dieser Aufgabe dienen vornehmlich vier Maßnahmen des neuen Gesetzes, und zwar:

1. der Übergang vom Anmeldeprinzip zum Erfinderprinzip;
2. die gesetzliche Anerkennung der Erfinderehre;
3. die Sicherungen gegen eine Vereitelung der Rechte des Erfinders, und
4. die Erleichterungen der geldlichen Verpflichtungen, die es auch dem bedürftigen Erfinder ermöglichen, für seine Erfindung einen staatlichen Schutz zu erlangen.

1. Das bisher geltende Patentgesetz gestand den Anspruch auf Erteilung eines Patentes demjenigen zu, der eine Erfindung als erster beim RPatA.[1] anmeldete (sog. Anmeldeprinzip). Wer der Erfinder war, ob insbesondere der Anmelder der Erfinder war oder nicht, spielte hierbei keine Rolle. Der Anspruch auf die Erteilung eines Patentes konnte deshalb gleich von vornherein einer (nur) juristischen Person zustehen. So kannte das bisherige Recht in der Betriebserfindung eine Erfindung, bei der nur der unpersönliche Betrieb als Erfinder zu gelten hatte, obwohl doch eine Erfindung nie durch einen Betrieb als solchen, sondern immer nur durch die in einem Betrieb tätigen Menschen gemacht werden kann.

[1] Reichspatentamt hier und im folgenden abgekürzt: RPatA.

Das neue Patentgesetz geht von einem grundsätzlich anderen Ausgangspunkt aus. Nach § 3 PatGes. hat das Recht auf das Patent der Erfinder oder sein Rechtsnachfolger (sog. Erfinderprinzip). Haben mehrere gemeinsam eine Erfindung gemacht, so steht das Recht auf das Patent den Mehreren gemeinschaftlich zu. Die Zeitfolge der Anmeldung beim RPatA. ist für den Anspruch auf die Erteilung des Patentes nur dann entscheidend, wenn mehrere eine Erfindung unabhängig voneinander gemacht haben. Hier hat derjenige Erfinder den Anspruch auf das Patent, der die Erfindung als erster angemeldet hat. Der Anspruch auf die Erteilung eines Patentes entsteht sonach jetzt immer zunächst in der Person des Erfinders. Erfinder kann aber immer nur eine physische Person sein. Eine Erfindung, bei der die Erfinderrechte von vornherein einem Betrieb zustehen, wie dies bei der Betriebserfindung des vergangenen Rechtes der Fall war, gibt es nach dem neuen Patentgesetz nicht mehr.

Der Grundsatz, daß das Erfinderrecht und der Anspruch auf die Erteilung des Patentes immer zunächst dem Erfinder zusteht, gilt auch für die Angestelltenerfindungen, bei denen nicht mehr der Betrieb oder sein Inhaber, sondern der Angestellte als der wahre Urheber der technischen Neuheit der Träger des Erfinderrechtes ist.

Der Anspruch auf Erteilung des Patentes nach § 3 PatGes. ist übertragbar (§ 9 PatGes.). Hierbei braucht der Rechtsnachfolger des Erfinders nicht wiederum eine physische Person sein, sondern Rechtsnachfolger des Erfinders kann auch eine juristische Person sein, so daß der Anspruch auf Erteilung eines Patentes gem. § 3 PatGes. gegenüber dem RPatA. auch von einem Betrieb geltend gemacht werden kann, sofern der Betrieb nur eben der Rechtsnachfolger des Erfinders ist. Diese Übertragbarkeit des Anspruchs auf die Erteilung des Patentes ist von besonderer Bedeutung für die Angestelltenerfindungen, für die in der bevorstehenden gesetzlichen Sonderregelung ein kraft Gesetzes eintretender Übergang der Rechte des Erfinders auf den Dienstherrn vorgesehen ist. Soweit das Recht auf die Erteilung eines Patentes nicht vom Erfinder selbst, sondern von seinem Rechtsnachfolger beim RPatA. geltend gemacht wird, ist durch die Anerkennung des Anspruchs des Erfinders auf die Erfinderehre (hierzu § 36 PatGes.) dafür Sorge getragen, daß der Erfinder auf allen Veröffentlichungen über das Patent angegeben wird.

Um eine Verzögerung des Patenterteilungsverfahrens durch Feststellungen über die Urheberschaft an einer Erfindung auszuschalten, sieht das neue Gesetz in § 4 vor, daß dem RPatA. gegenüber der Anmelder als berechtigt gelten soll, die Erteilung des Patentes zu verlan-

gen. Eine Nachprüfung der Anmeldeberechtigung durch das RPatA. findet, von einer Ausnahme abgesehen, nicht statt. Streitigkeiten über die Urheberschaft an einer Erfindung und über die Berechtigung zur Anmeldung eines Patentes sind vielmehr vor den ordentlichen Gerichten auszutragen. Die Berechtigung des Anmelders ist nur dann zu prüfen, wenn gegen die Erteilung eines Patentes Einspruch wegen widerrechtlicher Entnahme erhoben ist (siehe hierzu §§ 4 Abs. 4; 32 Abs. 1 PatGes.). Um das RPatA. aber nicht mit den schwierigen Nachforschungen nach der Urheberschaft an einer Erfindung zu belasten, ist das Einspruchsrecht wegen widerrechtlicher Entnahme schlechthin dem Erfindungsbesitzer und nicht etwa nur dem Erfinder als solchem zugestanden worden, so daß das RPatA. bei seiner Prüfung auch nur die formelle Anmeldeberechtigung des Patentanmelders und nicht etwa seine Urheberschaft an der angemeldeten Erfindung aufzuklären hat.

2. Mit dem Übergang zum Erfinderprinzip bringt das neue Patentgesetz auch die schon seit langem geforderte gesetzliche Anerkennung eines Anspruchs des Erfinders auf die Wahrung seiner Erfinderehre. Ein solcher Anspruch des Erfinders, in den an die Öffentlichkeit gerichteten Bekanntmachungen über die erteilten Patente ausdrücklich als der Erfinder benannt zu werden, war dem bisherigen Recht völlig unbekannt. Zwar hatte das RPatA. schon, um diesem sehr fühlbaren Mangel des bisher geltenden Rechtes zu begegnen, in den letzten Jahren im Wege der Verwaltungspraxis die Möglichkeit geschaffen, daß der Erfinder in der Patentschrift angegeben werden konnte. Aber die Nennung des Erfinders geschah nicht in jedem Fall und ohne weiteres, sondern nur dann, wenn der Anmelder einen ausdrücklichen Antrag auf Benennung des Erfinders in der Patentschrift gestellt hatte. Die Entscheidung darüber, ob der Erfinder die seiner Schöpferleistung gebührende Anerkennung in der Öffentlichkeit fand oder nicht, war sonach in die Hand des Anmelders gelegt. Der Erfinder selbst konnte Rechte nur geltend machen, wenn er sich solche in seinem Anstellungsvertrag gesichert hatte. Im übrigen mußte er die auch für sein weiteres berufliches Fortkommen in hohem Maße bedeutsame Entscheidung des Anmelders über seine Benennung oder Nichtbenennung als Erfinder einfach hinnehmen.

In der Zukunft bildet die Nennung des Erfinders die Regel. Der Erfinder wird nur dann nicht angegeben, wenn er es selbst beantragt. Das neue Patentgesetz bestimmt, daß der Erfinder bei der Bekanntmachung der Anmeldung (§ 30 Abs. 2 PatGes.), bei der Bekanntmachung über die Erteilung des Patentes (§ 35 Abs. 1 PatGes.) und auf der Patentschrift (§ 24 Abs. 4 PatGes.) zu benennen ist. Außerdem muß die

Nennung des Erfinders noch in der Patentrolle vermerkt werden (siehe § 36 Abs. 1 PatGes.). Um die Erfinderbenennung auch verlässig sicherzustellen, ist dem Anmelder die Verpflichtung auferlegt, vor Erlaß des Beschlusses über die Bekanntmachung einer Patentanmeldung — (bei der Patentanmeldung selbst muß der Erfinder noch nicht benannt werden) — den oder die Erfinder zu benennen und zu versichern, daß weitere Personen seines Wissens an der Erfindung nicht beteiligt sind. Ist der Anmelder nicht selbst oder nicht allein der Erfinder, so muß er auch noch angeben, wie das Recht auf das Patent an ihn gelangt ist (§ 26 Abs. 4 PatGes.). Die Angaben des Anmelders werden vom RPatA. auf ihre Richtigkeit hin nicht nachgeprüft, weil eine Verzögerung des Patenterteilungsverfahrens nach Tunlichkeit verhindert werden soll. Die öffentliche Nennung des Erfinders ist, anders als bisher, nicht mehr von einem Antrag des Erfinders oder des Anmelders abhängig. Das RPatA. ist vielmehr verpflichtet, von amtswegen die Nennung des Erfinders herbeizuführen und muß, wenn dem Verlangen auf Benennung des Erfinders nicht entsprochen wird, sogar die Patentanmeldung zurückweisen.

Der Anspruch des Erfinders auf die Angabe seines Namens in den Patenterteilungsunterlagen und in der Patentschrift ist im Gesetz als ein unabdingbarer Anspruch ausgestaltet, so daß auf ihn rechtswirksam überhaupt nicht verzichtet werden kann. Deshalb kann auch der Erfinder, der einmal den Antrag gestellt hat, seinen Namen bei der Bekanntmachung der Patentunterlagen nicht der Öffentlichkeit mitzuteilen, diesen Antrag jederzeit widerrufen (s. § 36 Abs. 1 Satz 4 PatGes.).

Um unrichtige Angaben über die Person des Erfinders möglichst auszuschließen, hat das Gesetz dem Erfinder auch noch einen Berichtigungsanspruch eingeräumt. Der Erfinder kann nämlich von dem Patentsucher oder dem Patentinhaber oder von dem zu Unrecht als Erfinder Benannten verlangen, daß dieser gegenüber dem RPatA. seine Zustimmung zur Berichtigung der falschen Angaben über den Erfinder erkläre. Das gleiche Recht ist auch dem zugestanden, der seinen Antrag auf seine Nichtbenennung als Erfinder in den Patentunterlagen widerrufen hat. Die einmal erteilte Zustimmung zur Berichtigung der Patentunterlagen oder zur Nachholung der Erfinderbenennung ist unwiderruflich, der Erklärende bleibt an sie gebunden (§ 36 Abs. 2 PatGes.). Diese Ansprüche des Erfinders auf Berichtigung der Angaben über den Erfinder oder auf die nachträgliche Erfinderbenennung können aber nur solange geltend gemacht werden, als die Berichtigung oder die Nachholung der Angaben über den Erfinder noch möglich sind. Diese Möglichkeit entfällt, wenn die entsprechenden Druckschriften veröffentlicht sind (§ 36 Abs. 3 PatGes.).

3. Eine weitere für die Praxis sehr bedeutsame Neuerung, mit der auch gleichzeitig eine erhebliche Stärkung der Stellung des Erfinders verbunden ist, wird dadurch geschaffen, daß nach dem neuen Patentgesetz bei der Prüfung der Neuheit einer Anmeldung solche Tatbestände, welche an sich neuheitsschädlich wären und deshalb die Erteilung eines Patentes auf eine Anmeldung hin ausschließen würden, bei Vorliegen gewisser Voraussetzungen unberücksichtigt bleiben.

Neuheitsschädlich war nach dem bisherigen Patentgesetz die offenkundige inländische Vorbenutzung oder die Vorbeschreibung der angemeldeten Erfindung in einer öffentlichen Druckschrift aus den letzten 100 Jahren. Diesen allgemeinen Grundsatz hat auch das neue Patentgesetz wieder übernommen. Auch hiernach gilt eine Erfindung nicht mehr als neu, wenn sie zur Zeit ihrer Anmeldung schon in einer öffentlichen Druckschrift aus den letzten 100 Jahren derart beschrieben oder im Inland so offenkundig vorbenutzt worden ist, daß danach ihre Benutzung durch andere Sachverständige möglich ist (§ 2 PatGes.). Während es aber nach dem bisherigen Recht für die Frage der neuheitsschädlichen Wirkung einer offenkundigen Vorbenutzung oder einer druckschriftlichen Vorveröffentlichung keinen Unterschied bedeutete, ob zwischen dieser Offenbarung des Erfindungsgedankens und der später angemeldeten Erfindung ein Zusammenhang bestand oder nicht, geht das neue Recht hier im Interesse des Erfinders einen anderen Weg. Nach § 2 Satz 2 des neuen Patentgesetzes ist nämlich eine innerhalb von 6 Monaten vor der Anmeldung erfolgte Beschreibung oder Benutzung einer Erfindung gegenüber einer späteren Anmeldung dieser Erfindung dann nicht neuheitsschädlich, wenn diese Offenbarung der Erfindung auf der Erfindung des Anmelders oder seines Rechtsvorgängers beruht. Die neuheitsschädliche Wirkung ist also bei gegebenen Voraussetzungen keine absolute mehr, sondern nur noch eine relative, die sich nur gegenüber einem fremden Anmelder äußern kann. Den Nachweis, daß eine an sich neuheitsschädliche Offenbarung einer Erfindung bei der Neuheitsprüfung außer acht zu lassen ist, weil sie auf der angemeldeten Erfindung beruht, hat der Anmelder zu führen.

Durch diese Neuerung wird verhindert, daß ein Fremder dem Erfinder seine Erfindung entwendet und sie, was bisher nicht selten der Fall war, noch vor ihrer Anmeldung durch den Berechtigten der Öffentlichkeit bekannt macht, um so die Erteilung eines Schutzrechtes auszuschließen. Außerdem hat der Erfinder nunmehr die Möglichkeit, für seine Erfindung schon in der Öffentlichkeit zu werben und ihre wirtschaftlichen Erfolgsaussichten kennen zu lernen, noch ehe er sich mit den oft sehr erheblichen Kosten der Patentanmeldung und des Patent-

erteilungsverfahrens belastet hat. Schließlich bleibt er jetzt auch davor bewahrt, daß er auf den Lohn seiner schöpferischen Tätigkeit schon allein deshalb verzichten muß, weil er eine Erfindung vielleicht unbedacht und ohne Kenntnis der Rechtslage oder ohne ihre wirtschaftliche Bedeutung zunächst hinreichend richtig zu kennen, der Öffentlichkeit durch eine druckschriftliche Vorbeschreibung oder eine offenkundige Vorbenutzungshandlung preisgegeben hat. Für die Fachwelt führt diese Neuerung allerdings dazu, daß sie, anders als bisher, jetzt keine unbedingte Gewähr mehr dafür hat, daß sie das, was einmal in neuheitszerstörender Weise der Technik zugeführt worden ist, auch jederzeit frei benutzen und weiter ausbauen kann.

Die Regelung in § 2 Satz 2 PatGes. beschränkt sich nur darauf, die Berücksichtigung von Tatbeständen, die an sich neuheitsschädlich wirken würden, bei der Neuheitsprüfung auszuschließen. Dagegen ist eine Änderung der Priorität der Anmeldung im Gesetz nicht vorgesehen. Für die Bestimmung der Priorität bleibt vielmehr der Zeitpunkt der Anmeldung der Erfindung beim RPatA. entscheidend (§§ 10; 26 PatGes.). Damit tritt die Frage auf, ob und in welchem Umfang zwischen der Offenbarung der Erfindung an die Allgemeinheit durch die offenkundige Vorbenutzung oder die druckschriftliche Vorbeschreibung und ihrer Anmeldung beim RPatA. Vorbenutzungsrechte entstehen können. Hierzu ist zweifelsfrei, daß ein Vorbenutzungsrecht immer dann rechtswirksam entsteht, wenn die Tatbestände, von deren Vorhandensein das Vorbenutzungsrecht abhängig ist (§ 7 PatGes.), vor der Anmeldung der Erfindung beim RPatA. erfüllt sind und wenn der Erfindungsbesitz hierbei nicht auf der angemeldeten Erfindung beruht, d. h. wenn der Erfindungsbesitz weder aus der früheren Beschreibung noch der früheren Benutzung der angemeldeten Erfindung hergeleitet ist. Ebenso unterliegt es keinem Zweifel, daß ein Vorbenutzungsrecht nicht entstehen kann, wenn sich der Anmelder oder sein Rechtsvorgänger bei der Mitteilung der Erfindung an einen anderen seine Rechte für den Fall der Patenterteilung ausdrücklich vorbehalten hat (hierzu s. § 7 Abs. 1 Satz 3 PatGes.). Schwierigkeiten ergeben sich für die Beantwortung dagegen dann, wenn der Erfindungsbesitz desjenigen, der ein Vorbenutzungsrecht beanspruchen möchte, aus einer öffentlichen Beschreibung oder einer offenkundigen Vorbenutzung der angemeldeten Erfindung abgeleitet ist, wenn jener also nach diesen Unterlagen gearbeitet hat. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichtes ist bekanntlich Voraussetzung des Vorbenutzungsrechtes, daß der Erfindungsbesitz des Vorbenutzungsberechtigten auch „redlich" ist. Hieran fehlt es, wenn einer Anmeldung der Erfindung durch den Erfindungsbesitzer der Einwand der widerrecht-

lichen Entnahme entgegengehalten werden könnte. Für diesen Einwand genügt aber schon die bloß objektive Widerrechtlichkeit ohne Rücksicht auf Verschulden oder bösen Glauben. Geht man von dieser Rechtsprechung aus, so wird die Möglichkeit des Entstehens eines rechtswirksamen Vorbenutzungsrechtes dann abzulehnen sein, wenn die Erfindung gegen den Willen des Erfinders oder seines Rechtsnachfolgers durch druckschriftliche Vorbeschreibung oder offenkundige Vorbenutzung der Öffentlichkeit zugeführt worden ist. Dagegen wird die Möglichkeit eines Vorbenutzungsrechtes anzuerkennen sein, wenn die Preisgabe der Erfindung mit Willen des Erfinders und ohne daß eine Beschränkung der Befugnis zu ihrer Benutzung ausdrücklich oder stillschweigend auferlegt worden wäre, erfolgt ist. In solchen Fällen ist der Erfindungsbesitz des Vorbenutzers redlich, weil er ja nicht im Widerspruch mit dem Willen des Berechtigten erlangt ist (s. hierzu § 4 Abs. 3 PatGes.).

4. Dem Ziel, auch dem Erfinder, der nicht mit besonderen Glücksgütern gesegnet ist, die Möglichkeit zu geben, für seine Erfindungen den Patentschutz zu erlangen und diesen Schutz solange zu erhalten, bis die Erfindungen einen Ertrag abwerfen, dient eine ganze Reihe von Bestimmungen des neuen Gesetzes. Hierbei handelt es sich zum Teil um Vorschriften, die nur angewendet werden können, wenn der Anmelder oder der Patentinhaber seine Bedürftigkeit nachgewiesen hat, zum anderen Teil wieder um Bestimmungen, die jedermann zugute kommen.

a) Dem Schutz des bedürftigen Erfinders dient die Bestimmung, wonach dem Anmelder oder Patentinhaber beim Nachweis der Bedürftigkeit die Gebühren für die Bekanntmachung einer Anmeldung und die Patentgebühren für das dritte bis sechste Jahr bis zum Beginn des siebenten Jahres gestundet und, wenn das Patent innerhalb der ersten sieben Jahre erlischt, sogar ganz erlassen werden können (§ 11 Abs. 7 PatGes.). Die Anmeldegebühr kann jedoch weder gestundet noch erlassen werden, sie muß also auch von dem bedürftigen Erfinder aufgebracht werden. Diese Regelung ist als Schutzmaßnahme gedacht, um zu verhüten, daß das Patentamt durch die Anmeldung unbrauchbarer und wirtschaftlich nicht verwertbarer Erfindungen überflutet wird. Aus den gleichen Erwägungen heraus ist auch davon abgesehen worden, dem Erfinder schon während des Patenterteilungsverfahrens bei der Durchsetzung seiner Patentanmeldung aus der Reichskasse eine finanzielle Hilfe zu gewähren. Die Mittel der Allgemeinheit werden vielmehr nur dort eingesetzt, wo ihr Einsatz durch den Wert der Leistung des Erfinders auch wirklich gerechtfertigt ist. Der Erfinder muß deshalb zunächst diesen Nachweis erbringen und muß alle Kosten für die Anfertigung von Zeichnungen.

Modellen, Gutachten usw., die im Laufe des Erteilungsverfahrens anfallen, selbst tragen. Hat er dann den oftmals recht dornenvollen Weg bis zur Erteilung eines Patentes mit Erfolg zurückgelegt, so kann er jetzt vom Reich die Gewährung einer finanziellen Hilfe durch Erstattung der aufgewendeten Kosten erwarten (hierzu s. § 11 Abs. 8 PatGes.). Durch diese Aussicht auf die Hilfe des Reiches ist es dem Erfinder nach der Ansicht des Gesetzgebers erleichtert, während des Erteilungsverfahrens die nötigen Kosten anderwärts leichter aufzubringen.

b) Eine allgemeine Verbilligung des Patentschutzes in den ersten Jahren wird dadurch erreicht, daß jedes Patent nach neuem Recht erst mit Beginn des dritten Jahres gebührenpflichtig wird. Die Gebühr für das zweite Jahr entfällt. Bei dieser Regelung ist man davon ausgegangen, daß bis zur Erlangung des vorläufigen Patentschutzes durch die Bekanntmachung einer Anmeldung (dazu § 30 Abs. 1 PatGes.) regelmäßig immer schon ein gewisser Teil der Frist verstrichen ist, während welcher der Erfinder keinen Schutz genießt, so daß es auch nicht billig ist, von ihm für diese Zeit Patentgebühren zu verlangen. Die bisherige erste Jahresgebühr ist in eine Bekanntmachungsgebühr in gleicher Höhe umgewandelt worden (§ 11 Abs. 1 PatGes.). Die Jahresgebühren für das dritte bis zehnte Jahr und für das achtzehnte Jahr bleiben gegenüber den bisherigen Sätzen unverändert, während die Jahresgebühren für das elfte bis mit siebzehnte Jahr um insgesamt 575,00 RM erhöht werden (dazu siehe Gesetz über die patentamtlichen Gebühren vom 5. Mai 1936 RGBl. II Seite 142). Da erfahrungsgemäß nur solche Patente, die auch einen entsprechenden wirtschaftlichen Ertrag abwerfen, länger als zehn Jahre durchgehalten werden, werden die ertragreichen Patente sonach in mäßigem Umfange dazu herangezogen, um das aus sozialpolitischen Gründen notwendige Entgegenkommen in der Gebührenregelung zu ermöglichen.

c) Ein weiterer bedeutsamer Fortschritt gegenüber dem bisherigen Recht liegt darin, daß für Zusatzpatente (§ 10 Abs. 1 Satz 2 PatGes.) in der Zukunft nur noch die Bekanntmachungsgebühr, dagegen keine laufenden Jahresgebühren mehr zu bezahlen sind. Das Zusatzpatent wird jetzt erst gebührenpflichtig, wenn es zum selbständigen Patent geworden ist (§ 11 Abs. 2 mit § 10 Abs. 2 PatGes.). Diese Besserstellung in der Gebührenfrage wird zweifelsohne dazu führen, daß in der Zukunft, soweit nicht grundlegende Verbesserungen einer Erfindung geschützt werden sollen, von der Möglichkeit der Anmeldung von Zusatzpatenten ein erhöhter Gebrauch gemacht werden wird, und zwar um so mehr, als das neue Patentgesetz bei mehreren Zusatzpatenten nach Wegfall des Hauptpatentes immer nur das erste selbständig werden läßt,

während die übrigen als seine Zusatzpatente gelten und so wiederum gebührenfrei sind (dazu § 10 Abs. 2 PatGes.).

d) Eine wichtige Neuerung, die das Durchhalten eines Patentes ganz wesentlich erleichtert und die im besonderen Maße dazu geeignet ist, gerade dem bedürftigen Erfinder oder Patentinhaber zu helfen, ist mit der Einführung der Erklärung zur Lizenzbereitschaft geschaffen worden. Jeder Patentsucher und jeder in der Rolle als Patentinhaber Eingetragene kann nämlich eine Halbierung der Jahresgebühren, die er an sich nach dem Tarif für ein Patent bezahlen muß, dadurch erreichen, daß er sich dem Patentamt gegenüber schriftlich bereit erklärt, daß er die Benutzung seiner Erfindung jedermann gegen angemessene Vergütung gestatten werde (§ 14 Abs. 1 PatGes.). Die Abgabe einer solchen Erklärung, die sich im übrigen in ähnlicher Weise auch in § 24 des englischen Patentgesetzes findet, verlangt das Gesetz sogar, wenn ein Patentinhaber von der Reichskasse den Ersatz von Kosten, die ihm im Erteilungsverfahren entstanden sind, beantragen will (§ 11 Abs. 8 PatGes.). Die Erklärung über die Lizenzbereitschaft ist unwiderruflich, sie wird in der Patentrolle vermerkt und im Patentblatt bekanntgemacht. Die Verpflichtung zur Lizenzbestellung erstreckt sich ohne weiteres auch auf die Zusatzpatente, die zu einem Patent genommen sind. Diese Ausdehnung auf die Zusatzpatente hat ihren Grund darin, daß die Zusatzpatente jetzt nicht mehr gebührenpflichtig sind, so daß im allgemeinen, mangels eines besonderen Vorteils, eine Ausdehnung der Lizenzbereitschaft auf die Zusatzpatente nicht zu erwarten wäre, während doch für die Praxis das Hauptpatent ohne seine Zusatzpatente meist von geringerem Wert ist.

Die Erklärung zur Lizenzbereitschaft ist unzulässig, wenn an einem Patent ein Recht zur ausschließlichen Benutzung bestellt worden ist, sofern dieses Recht in die Patentrolle eingetragen oder seine Eintragung beantragt ist (§§ 14 Abs. 2; 25 Abs. 2 PatGes.). Da die Eintragung eines Rechts zur ausschließlichen Benutzung auch nach dem neuen Patentgesetz keine Voraussetzung für die Entstehung eines solchen Rechtes ist — die Eintragung ist nur zugelassen (§ 25 Abs. 1 PatGes.) —, ist es denkbar, daß trotz vertraglicher Bestellung eines solchen Rechtes die Lizenzbereitschaft an einem Patent erklärt wird. Diese Möglichkeit liegt besonders dann nahe, wenn ein Patent auf den Rechtsnachfolger übergegangen ist, der von der Ausschließlichkeit eines vorhandenen Benutzungsrechtes nichts weiß. Über die rechtlichen Folgerungen, die in einem solchen Fall gegeben sind, wird im Gesetz nichts näheres gesagt. Die bisherige Rechtsprechung hielt ständig daran fest, daß an einem Patent eine Nutzungserlaubnis, die im Widerspruch zu

einer älteren ausschließlichen Nutzungsbefugnis steht, nicht mehr rechtswirksam begründet werden könne. Diese Rechtsprechung bedarf einer Überprüfung. Im Interesse der Sicherheit des Rechtsverkehrs ist zu fordern, daß sich der Verkehr auf das verlassen kann, was in der Patentrolle eingetragen ist, so daß also derjenige, der sich auf den Eintrag über die Lizenzbereitschaft verläßt und der seine Anzeigepflicht ordnungsgemäß erfüllt (§ 14 Abs. 3 PatGes.), ein rechtswirksames Nutzungsrecht auch dann erwirbt, wenn er mit einer ausschließlichen Nutzungsbefugnis zusammentrifft, die in der Patentrolle nicht nachgewiesen ist. Das ausschließliche Nutzungsrecht muß solange weichen, als der Eintrag über die Lizenzbereitschaft in der Patentrolle steht.

Ist bei einem Patent ein Vermerk über die Lizenzbereitschaft des Patentinhabers in der Patentrolle eingetragen, so kann ein anderer ein Nutzungsrecht an einem solchen Patent in einfacher Weise dadurch erwerben, daß er seine Benutzungsabsicht dem Patentinhaber anzeigt. In dieser Anzeige ist die Erklärung über die Annahme des Angebots des Patentinhabers zum Abschluß eines Nutzungsvertrages enthalten. Die Anzeige muß angeben, wie die Erfindung benutzt werden soll. Für die Anzeige ist eine bestimmte Form im Gesetz nicht vorgesehen. Soweit aber die Anzeige nicht durch eingeschriebenen Brief geschieht, muß der Anzeigende das Zugehen seiner Anzeige nachweisen, während sonst zu seinen Gunsten eine unwiderlegbare Rechtsvermutung besteht. Die Anzeige gilt nämlich als bewirkt, wenn sie durch die Aufgabe eines eingeschriebenen Briefes an den in der Rolle als Patentinhaber Eingetragenen oder an den in der Rolle als Patentvertreter Eingetragenen abgesandt worden ist. Nach der Anzeige kann der Anzeigende die Erfindung in der Weise benutzen, wie er es in der Anzeige angegeben hat. Über die Benutzung muß er dem Patentinhaber jeweils nach Ablauf des einzelnen Kalendervierteljahres Auskunft geben und gleichzeitig die geschuldete Vergütung leisten (§ 14 Abs. 3 PatGes.). Wird diese Verpflichtung nicht erfüllt, so hat der Patentinhaber das Recht, nach fruchtloser Mahnung und nach Ablauf einer angemessenen Nachfrist die weitere Benutzung seiner Erfindung zu untersagen. Die Vergütung, die als Gegenleistung für die Benutzung der Erfindung an den Patentinhaber gezahlt werden muß, wird, soweit sich die Parteien hierüber nicht im Vertragsweg einigen, auf schriftlichen Antrag eines Beteiligten hin durch das RPatA. festgesetzt (§ 14 Abs. 4 PatGes.). Die Vergütung, die einmal festgesetzt worden ist, kann später auf Antrag des Betroffenen hin neu festgesetzt werden, wenn Umstände nachgewiesen werden, die nach der letzten Festsetzung eingetreten sind und die die festgesetzte Vergütung offenbar unangemessen erscheinen lassen. Der Antrag auf Neufestsetzung der

Vergütung kann aber immer erst nach Ablauf eines Jahres seit der letzten Festsetzung wiederholt werden (§ 14 Abs. 5 PatGes.).

Von besonderer praktischer Bedeutung ist die Frage, ob ein rechtswirksames Nutzungsrecht an einem Patent auch schon dann erworben wird, wenn der Anzeigende nur bedingt zur Benutzung des fremden Patentes bereit ist und diesen nur bedingten Nutzungswillen auch in seiner Anzeige an den Patentinhaber zum Ausdruck bringt. Dieser Sachverhalt wird regelmäßig dann gegeben sein, wenn zwischen dem Patentinhaber und einem anderen Streit darüber besteht, ob der andere die geschützte Erfindung überhaupt benutzt oder nicht, wie etwa bei Streitigkeiten über die Frage der patentrechtlichen Abhängigkeit oder über den Schutzbereich eines Patentes. Bei dieser Sachlage liegt es nahe, den Schwierigkeiten, die sich aus einer etwa tatsächlich vorhandenen Patentverletzung ergeben können, insbesondere dem Anspruch auf Unterlassung aus § 47 Abs. 1 PatGes. durch den b e d i n g t e n Erwerb eines Nutzungsrechtes an dem angeblich verletzten Patent zu begegnen und die Frage der Patentverletzung selbst dem Austrag in einem besonderen Feststellungsstreit oder einem Rechtsstreit über die Pflicht zur Entschädigungsleistung an den Patentinhaber vorzubehalten. Der Nutzungswille des Anzeigenden wäre sonach kein unbedingter, sondern der Anzeigende will ein Nutzungsrecht an dem Patent nur bedingt erwerben für den Fall, daß das Gericht im Prozeß die vom Patentinhaber behauptete Patentverletzung bejahen sollte. Der Wortlaut des PatGes. gibt auf die Frage, ob zum Erwerb eines Nutzungsrechtes an einem Patent, für das die Lizenzbereitschaft erklärt ist, ein nur bedingter Nutzungswille genügt, keine Antwort. Nach den Grundsätzen, die das Reichsgericht in seiner Entscheidung in RGZ. 91 Seite 188 ff. entwickelt hat, wird diese Frage aber zu bejahen sein; denn der Vorbehalt, das fremde Patent nur benutzen zu wollen, falls seine Benutzung nach der Rechtslage nötig sein sollte, enthält gar keine Bedingung im Rechtssinne, sondern bringt nur die Voraussetzungen zum Ausdruck, die auch schon nach dem Gesetz für das Entstehen eines Entschädigungsanspruches des Patentinhabers erfüllt sein müssen.

II. Die zweite nicht minder schwierige Aufgabe, die bei der Neuordnung der Patentgesetzgebung gelöst werden mußte, bestand in dem Aufsuchen einer richtigen Grenzlinie zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Erfinders und den Interessen der Volksgemeinschaft an dem einzelnen Patent. Während das bisherige Recht in diesem Punkt entsprechend der liberalen Denkweise seiner Entstehungszeit dem wirtschaftlichen Interesse des Patentinhabers einen ganz wesentlichen Vorsprung gegenüber den Belangen der Allgemeinheit gab und dem Patent-

inhaber bestimmte Rechtsgarantien selbst dann noch zugestand, wenn in sein Recht nur um höherer Belange willen eingegriffen werden sollte, ist für das neue Patentgesetz der Gedanke richtunggebend geworden, daß in der ersten Linie immer das Interesse der Volksgemeinschaft zu stehen hat. Dieser stärkeren Betonung der Interessen der Volksgemeinschaft dienen drei verschiedene Maßnahmen des neuen Gesetzes, und zwar:

1. die Neuordnung der Zwangsrechte zugunsten des Reiches;
2. die Erweiterung des Vorbenutzungsrechtes der öffentlichen Hand, und
3. die Neugestaltung des Verfahrens für den Erwerb von Zwangslizenzen.

1. Ein Zwangsrecht zugunsten des Reiches gab es auch schon im bisherigen Recht. Nach § 5 Abs. 2 des bisherigen Gesetzes war die Wirkung des Patentes insoweit ausgeschlossen, als die Erfindung nach Bestimmung der Reichsregierung für das Heer oder die Flotte oder sonst im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt benutzt werden sollte. Insoweit mußte sich der Patentinhaber mit einer angemessenen Vergütung begnügen. Der Begriff „öffentliche Wohlfahrt" wurde dabei allerdings in Praxis und Rechtslehre im allgemeinen sehr eng ausgelegt und nur auf außergewöhnliche Notstände beschränkt, so daß praktisch die ganze Bestimmung nur auf ein Eingriffsrecht des Reiches für Zwecke des Heeres und der Flotte beschränkt blieb. Lag eine ordnungsmäßige Bestimmung der Reichsregierung nicht vor, so konnte der Patentinhaber nach der Rechtsprechung vom Reich statt einer angemessenen Vergütung nach den Grundsätzen über die öffentlich-rechtliche Entschädigung für behördliche Eingriffe ohne Rücksicht auf Verschulden volle Schadloshaltung verlangen, und zwar selbst dann, wenn das Patent für Zwecke des Heeres oder der Flotte benutzt war.

Das neue Patentgesetz führt gewissermaßen eine Generallizenz des Reiches an allen Patenten ein. Die Reichsregierung kann durch besondere Bestimmung jede Erfindung zur Förderung des Wohles der Volksgemeinschaft in Anspruch nehmen (§ 8 Satz 1 PatGes.). Vor Benutzung der Erfindung muß die Bestimmung der Reichsregierung aber dem in der Patentrolle als Patentinhaber Eingetragenen mitgeteilt werden. Wenn diese Gesetzesbestimmung sich scheinbar nur in ihrem Wortlaut von dem bisherigen Recht unterscheidet, so kommt doch in dem Ersatz des Begriffes „Interesse der öffentlichen Wohlfahrt" durch den Begriff „Förderung des Wohles der Volksgemeinschaft" die vollkommen verschiedene Reichweite des neuen Gesetzes gegenüber dem bisherigen Recht deutlich genug zum Ausdruck. Hat die Reichsregierung eine Er-

findung zur Förderung des Wohles der Volksgemeinschaft in Anspruch genommen, so hat der Patentinhaber gegen das Reich einen Anspruch auf angemessene Vergütung.

Besonderes gilt, wenn eine Erfindung für Zwecke der Landesverteidigung benutzt wird. Hier bedarf es keiner Anordnung der Reichsregierung, um die Wirkung des Patentes auszuschließen, sondern dieser Ausschluß tritt schon dann ohne weiteres ein, wenn die Erfindung auf Anordnung oder im Auftrage des zuständigen Reichsministers oder der ihm nachgeordneten zuständigen Behörde für die Zwecke der Landesverteidigung benützt wird (§ 8 Abs. 2 PatGes.). Der Patentinhaber hat aber gegen das Reich einen Anspruch auf angemessene Vergütung. Über das Entstehen eines solchen Anspruchs ist der in der Patentrolle als Patentinhaber Eingetragene von der Behörde besonders zu unterrichten (§ 8 Satz 4 PatGes.). Wie in der näheren Begründung zu dieser Gesetzesbestimmung ausgeführt wird, beruht diese Sonderbehandlung auf der Überlegung, daß dann, wenn die Benutzung eines Patentes erforderlich ist, um das höchste Gut, die Sicherheit von Volk und Staat, gegen Angriffe verteidigen zu können, die Interessen der Gesamtheit diejenigen des einzelnen in so hohem Maße überwiegen, daß die Zurückstellung des Einzelrechtes nicht erst von einer voraufgehenden besonderen Bestimmung über die Einschränkung des Patentes für den Einzelfall abhängig gemacht werden kann.

Der Begriff „Zwecke der Landesverteidigung" beschränkt sich nicht auf die rein militärische Verteidigung, sondern umfaßt insbesondere auch die nicht minder wichtige wirtschaftliche Vorbereitung für den Kriegsfall. Die Haftungsbeschränkung des Reiches aus § 8 Satz 2 PatGes. auf die Pflicht nur zur Leistung einer angemessenen Vergütung statt voller Schadloshaltung tritt deshalb nicht nur dann ein, wenn die Erfindung auf Anordnung des Reichskriegsministers oder des Reichsluftfahrtministers und ihrer nachgeordneten Behörden benutzt worden ist, sondern kann auch gegeben sein, wenn die Benutzung der Erfindung durch ein anderes Reichsministerium oder seine nachgeordneten Stellen für die Zwecke der Landesverteidigung verfügt worden ist.

2. Ein besonders bedenklicher Mangel des bisherigen Rechts wird durch die Einführung eines erweiterten Vorbenutzungsrechts zugunsten des Reiches und der selbständigen Reichsverkehrsanstalten (Reichsbahn, Reichspost) beseitigt.

Bekanntlich war nach dem bisherigen Patentgesetz die Anerkennung eines Vorbenutzungsrechtes immer von einem doppelten Nachweis abhängig. Zunächst mußte ein älterer Erfindungsbesitz nachweisbar

sein. Wer das Vorbenutzungsrecht gegenüber einer geschützten Erfindung in Anspruch nehmen wollte, hatte zu beweisen, daß er schon vor dem Zeitpunkt der Anmeldung dieser Erfindung zu einem gewissen Bewußtsein des Erfindungsgedankens und des durch ihn vermittelten technischen Fortschritts gelangt war, daß ihm durch die geschützte Erfindung sohin eine neue Erkenntnis nicht mehr zugeführt werden konnte. Über diese selbstverständliche Voraussetzung hinaus mußte aber auch noch der durch bestimmte Handlungen betätigte Wille zur Benutzung dieser Erfindung bewiesen sein[1].

Auch das neue Patentgesetz hält als allgemeine Regel fest, daß ein Vorbenutzungsrecht nur beansprucht werden kann, wenn der Berechtigte sowohl seinen älteren Erfindungsbesitz als auch Handlungen nachweisen kann, welche auf eine bestimmte Benutzungsabsicht hindeuten. Die Wirkung eines Patentes wird nach § 7 Abs. 1 PatGes. nur gegen den beschränkt, der zur Zeit der Anmeldung die Erfindung bereits im Inland in Benutzung genommen oder die dazu erforderlichen Veranstaltungen getroffen hatte. Dieser ist befugt, die Erfindung für die Bedürfnisse seines eigenen Betriebes in eigenen oder fremden Werkstätten auszunutzen.

Von dieser allgemeinen Regel sieht das Gesetz aber zugunsten des Reiches und der selbständigen Reichsverkehrsanstalten eine wichtige Ausnahme vor. Gegenüber dem Reich und den selbständigen Reichsverkehrsanstalten genügt zur Begründung eines Vorbenutzungsrechtes schon der urkundliche Nachweis des älteren Erfindungsbesitzes. Gegenüber dem Reich und den selbständigen Reichsverkehrsanstalten tritt die Wirkung des Patentes schon dann nicht ein, wenn die Erfindung zur Zeit der Anmeldung bereits derart in einem amtlichen Schriftstück ihrer Verwaltung aufgezeichnet war, daß danach die Benutzung durch andere Sachverständige möglich erscheint (§ 7 Abs. 2 PatGes.). Kann der ältere Erfindungsbesitz an Hand von Urkunden nachgewiesen werden, so ist also nicht mehr zu prüfen, ob die Erfindung schon früher tatsächlich benutzt worden ist oder ob Vorbereitungen zu ihrer Benutzung getroffen worden sind. Nur soweit urkundliche Unterlagen fehlen und soweit der Umfang des in Anspruch genommenen Vorbenutzungsrechtes über das hinausgeht, was durch Urkunden als älterer Erfindungsbesitz nachgewiesen werden kann, gilt auch für das Reich und die selbständigen Reichsverkehrsanstalten die allgemeine Regel des § 7 Abs. 1 PatGes., die den doppelten Nachweis des älteren Erfindungsbesitzes und des durch bestimmte Handlungen betätigten Nutzungswillens erfordert.

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1129 ff.

Die Anerkennung einer Sonderstellung des Reiches und der selbständigen Reichsverkehrsanstalten enthält nichts anderes als die notwendige Folgerung aus den besonderen Verhältnissen, die bei diesen Verwaltungen gegeben sind. Die Wirtschaftsführung der öffentlichen Hand wickelt sich bekanntlich nach fest bestimmten Regeln ab, die durch den Aufgabenbereich der einzelnen Verwaltung vorgezeichnet sind, die sonach nicht jederzeit und nicht ohne weiteres geändert werden können. Neuerungen können immer erst ausgeführt werden, wenn und soweit in dem einzelnen Wirtschaftsplan für ihre Einführung Geldmittel flüssig gemacht sind. Zwischen dem Erfassen einer Erfindung und der Herstellung ihrer Benutzungsbereitschaft muß deshalb oft erhebliche Zeit verstreichen. Dazu kommt, daß es bei der weitverzweigten Organisation der Verwaltung des Reiches und der Reichsverkehrsanstalten und bei der vielseitigen Zusammenarbeit mit Außenstehenden regelmäßig, selbst bei den besten betriebsorganisatorischen Maßnahmen, nicht möglich ist, Erfindungen, die im öffentlichen Betrieb gemacht werden, so geheim zu halten, daß andere nichts davon erfahren können. Die Einführung des erweiterten Vorbenutzungsrechts beugt den Nachteilen vor, die sich aus den erwähnten Besonderheiten ergeben und schließt es aus, daß die öffentliche Hand in der Zukunft für die Benutzung einer Erfindung einen Patentinhaber auch dann entschädigen muß, wenn ihr dieser durch die Offenbarung seiner Erfindung überhaupt nichts mehr geben konnte, weil sie sich zur Zeit der Patentanmeldung schon selbst im gesicherten Besitz dieser Erfindung befand.

Das erweiterte Vorbenutzungsrecht ist nur für solche Erfindungen gegeben, die im Schoß der Reichsverwaltung oder der selbständigen Reichsverkehrsanstalten entstanden sind. Dagegen tritt die Beschränkung der Wirkung des Patentes nicht ein, wenn die Aktenaufzeichnung über eine Erfindung auf einer Mitteilung des Anmelders oder seines Rechtsvorgängers oder von Personen beruht, die außerhalb der Verwaltung stehen (§ 7 Abs. 2 Satz 3 PatGes.). Beruht die Aktenaufzeichnung über eine Erfindung auf der Mitteilung einer Person, die mit der einzelnen Verwaltung durch ein bestimmtes Rechtsverhältnis verbunden ist, z. B. bei der Erteilung eines Auftrages an eine Firma zur Herstellung von Entwurfszeichnungen, so wird gegen eine spätere Wiederverwertung der auf solcher Grundlage vermittelten technischen Erkenntnisse ebenfalls kein Bedenken zu erheben sein; denn der Beauftragte ist hier nur die verlängerte Hand der Verwaltung, zählt also nicht zu den Personen, die außerhalb der Verwaltung stehen.

Das erweitere Vorbenutzungsrecht setzt voraus, daß die Erfindung, für die das Vorbenutzungsrecht beansprucht ist, zur Zeit ihrer An-

meldung schon derart in den Akten aufgezeichnet ist, daß nach der Aufzeichnung die Benutzung durch andere Sachverständige möglich erscheint. Dazu gehört zunächst einmal, daß die Erfindung, d. h. also der ursächliche Zusammenhang zwischen Mittel und Erfolg erfaßt ist. Die Erkenntnis hiervon muß aktenmäßig so eindeutig festgehalten werden, daß das Wesen der Erfindung für einen Durchschnittsfachmann aus dem Inhalt der Akten ohne eigenes erfinderisches Zutun erkennbar ist. Weiterhin muß die in der Beschreibung wiedergegebene Erfindung auch dieselbe Erfindung sein, die dem Patent zugrunde liegt, an dem das Vorbenutzungsrecht geltend gemacht wird. Hierzu würde es nicht genügen, wenn der Fachmann nur ohne erfinderische Tätigkeit auf Grund der Beschreibung ohne weiteres zu der Lösung kommen würde, die im Patent gezeigt ist; denn das Vorbenutzungsrecht gibt nur die Befugnis dazu, die Erfindung so, wie sie beschrieben ist, zu benutzen. Nur so weit geht die Schranke, die sich der Patentinhaber gefallen lassen muß. Für den Umfang der Rechte des Vorbenutzungsberechtigten spielt es deshalb keine Rolle, wohin er auf Grund seiner erfinderischen Erkenntnis hätte gelangen können, sondern ausschlaggebend ist nur, was er in Wirklichkeit erkannt hat. Bleibt die Beschreibung einer Erfindung hinter der geschützten Erfindung zurück, so kann die Behörde demnach auch nur das, was in der Beschreibung tatsächlich offenbart ist, ohne Gefahr der Patentverletzung benutzen. Als amtliche Aufzeichnung der Erfindung im Sinne der angeführten Gesetzesstelle ist jede schriftliche Festlegung der Erfindung anzusehen, die einem Fachmann die Erkenntnis über das Wesen der Erfindung vermitteln kann. Meist wird es sich um eine zeichnerische Darstellung des Erfindungsgedankens handeln; denn für den Ingenieur ist die Zeichnung die deutlichste und klarste Sprache. Hierbei darf man allerdings bei dem Begriff „Zeichnung" nicht nur an die zeichnerische Darstellung von sinnfälligen Gegenständen denken, sondern auch an die Darstellung von Vorgängen abstrakter Art wie Schemata, Diagramme, graphische Darstellungen und dergleichen mehr (GRUR. 1930 Seite 127). Einfache Handskizzen, die zu den Akten genommen sind, können hinreichen, um ein Vorbenutzungsrecht zu begründen. Selbst Unvollständigkeiten in den Zeichnungen und Beschreibungen sind unschädlich, solange der Fachmann nur trotz der Unvollständigkeit noch sehen kann, was der Erfinder mit seiner Darstellung gemeint hat und wie er sich die Lösung seiner Aufgabe gedacht hat (GRUR. 1927 Seite 700; Mitteilungen 1935 Seite 346).

Wie aus den Überleitungsbestimmungen in § 56 ff. PatGes. hervorgeht, können sich das Reich und die selbständigen Reichsverkehrsanstalten auf das erweiterte Vorbenutzungsrecht auch schon gegenüber

denjenigen Patenten berufen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes, also am 1. Oktober 1936, noch laufen. Von diesem Zeitpunkt an tritt also neben die Tatbestände, aus welchen schon bisher ein Vorbenutzungsrecht hergeleitet werden konnte, ein weiterer Tatbestand, der für das Recht des Patentinhabers gegenüber dem Reich und den selbständigen Reichsverkehrsanstalten dort die Schranke zieht, wo das Verdienst des Erfinders in Wirklichkeit aufgehört hat.

3. Die Überordnung der öffentlichen Interessen über die Interessen des einzelnen Patentinhabers hat schließlich noch ihren sichtbaren Niederschlag in der Neugestaltung des Zwangslizenzrechtes gefunden, und zwar handelt es sich hier nicht darum, daß die Voraussetzungen für die Zwangslizenz anders als im bisherigen Recht abgegrenzt worden wären, sondern um eine Neuordnung des Verfahrensganges, der beim Erwerb einer Zwangslizenz einzuhalten ist. Die Voraussetzungen der Zwangslizenz sind das Ergebnis internationaler Vereinbarungen, so daß sich das neue und das alte Recht hier nicht wesentlich voneinander unterscheiden können. Wenn im alten Patentgesetz als Voraussetzung für die Erteilung einer Zwangslizenz gefordert wurde, daß die Erteilung der Erlaubnis im öffentlichen Interesse lag, und wenn dort weiter bestimmt war, daß die Berechtigung zur Benutzung der Erfindung dem Antragsteller zugesprochen werden k ö n n e , so bedeutet die schärfere Fassung des neuen Patentgesetzes in Wahrheit doch keinen sachlichen Unterschied (hierzu siehe § 15 Abs. 1 PatGes.). Nach dem bisherigen Recht waren sämtliche Voraussetzungen der Zwangslizenz durch die Instanzen zu beurteilen, die zur Entscheidung über den Antrag berufen waren (s. Arch. f. E. 1935 Seite 1137). Insbesondere war auch von diesen Instanzen (Reichspatentamt, Reichsgericht) zu prüfen, ob die Erteilung der Erlaubnis zur Benutzung einer Erfindung an einen anderen im öffentlichen Interesse geboten war. Dieser Rechtszustand, bei dem die Frage, ob etwas im öffentlichen Interesse lag oder nicht, wie eine gewöhnliche Rechtsfrage behandelt wurde und durch die beiden Instanzen verschieden beantwortet werden konnte, ist nunmehr beseitigt. Wie in der Gesetzesbegründung ausdrücklich betont wird, ist im nationalsozialistischen Staat die Wahrung der Belange der Allgemeinheit eine Sache der Reichsregierung, die auch allein beurteilen kann, welche Maßnahmen hierzu erforderlich sind. Ihr muß deshalb auch die Entscheidung darüber zustehen, wann das Ausschließungsrecht des Patentinhabers den Bedürfnissen von Volk und Staat zu weichen hat. Wer sonach geltend machen will, daß die Erteilung einer Zwangslizenz an ihn den Belangen der Volksgemeinschaft entspricht, muß sich deshalb zunächst an den zuständigen Reichsminister wenden und seine Entscheidung hierüber

herbeiführen. Schließt sich dieser der Auffassung des Antragstellers an, so erteilt er ihm einen Bescheid, der mit dem Antrag auf Erteilung der Zwangslizenz beim RPatA. einzureichen ist (§§ 15 Abs. 1; 37 Abs. 4 PatGes.). Die Erklärung der Reichsregierung kann u. U. noch nachgebracht werden (Näheres hierzu s. § 37 Abs. 4 Satz 3 PatGes.). Das RPatA. und das RG. entscheiden sodann nur noch über die weiteren Voraussetzungen der Zwangslizenz, also darüber, ob seit der Bekanntmachung des Patentes schon drei Jahre verstrichen sind und ob der Antragsteller sich dem Patentinhaber gegenüber zur Zahlung einer angemessenen Vergütung und zur Sicherheitsleistung bereit erklärt hat. Soweit nötig, setzt das RPatA. und Reichsgericht auch noch die näheren Bedingungen fest, die für die Benutzung des Patentes maßgebend sein sollen.

Nach dem bisherigen Recht mußte der Zwangslizenznehmer mit der Benutzung der Erfindung zuwarten, bis die Entscheidung über den Zwangslizenzantrag rechtskräftig geworden war. Der Patentinhaber hatte damit die Möglichkeit, die Benutzung der geschützten Erfindung seitens des Lizenzbewerbers, sofern er ein Interesse daran hatte, durch Erschöpfen des Instanzenzuges längere Zeit hinauszuzögern, ohne daß es einen Weg gegeben hätte, auf dem das entgegenstehende, die Benutzung der Erfindung heischende öffentliche Interesse hätte zur Geltung gebracht werden können. Im neuen Patentgesetz wird hier Abhilfe geschaffen. In dringenden Fällen kann dem Antragsteller die Benutzung der Erfindung durch einstweilige Verfügung gestattet werden, wenn er glaubhaft macht, daß die Voraussetzungen für die Gewährung einer Zwangslizenz nach § 15 Abs. 1 PatGes. vorliegen und wenn er gleichzeitig eine Erklärung des zuständigen Reichsministers vorlegt, wonach die alsbaldige Erteilung der Erlaubnis zur Abwendung wesentlicher Nachteile für die Volksgemeinschaft dringend geboten erscheint (§ 41 Abs. 1 PatGes.). Ebenso kann auch die Entscheidung, durch welche die Zwangslizenz zugesprochen wird, auf Antrag, sei es mit oder ohne Sicherheitsleistung für vorläufig vollstreckbar erklärt werden, wenn durch eine Erklärung des zuständigen Reichsministers nachgewiesen wird, daß die alsbaldige Vollstreckung zur Wahrung der Belange der Volksgemeinschaft (z. B. zur Vermeidung einer Betriebsstillegung) dringend geboten ist (§ 41 Abs. 6 PatGes.). Um zu verhüten, daß dem Patentinhaber aus der einstweiligen Benutzung einer Erfindung durch einen anderen ein bleibender Nachteil erwachsen kann, wird in enger Anlehnung an die Vorschriften der ZPO. bestimmt, daß der Antragsteller dem Patentinhaber gegenüber zur Entschädigungsleistung verpflichtet sein soll, wenn sich die Anordnung der einstweiligen Ver-

fügung als von Anfang an ungerechtfertigt erweist (§ 41 Abs. 5 PatGes.) oder wenn die für vorläufig vollstreckbar erklärte Entscheidung aufgehoben oder geändert wird (§ 41 Abs. 6 Satz 2 PatGes.).

III. Über die vorstehend behandelten Einzelheiten grundsätzlicher Art hinaus enthält das Patentgesetz noch eine ganze Reihe weiterer Neuerungen, die zum Teil durch den Beitritt des Deutschen Reiches zu den Verträgen zur Abänderung der Pariser Verbandsübereinkunft über den Schutz des gewerblichen Eigentums in der Haager Fassung vom 6. November 1925 (RGBl. 1928 II Seite 175) bedingt sind, und die im übrigen den mannigfaltigen Wünschen der Praxis nach einer fortschrittlichen Weiterbildung des Patentrechts Rechnung tragen wollen. Inhaltlich handelt es sich dabei um Vorschriften, die sich auf das Patenterteilungsverfahren und auf das Patentstreitverfahren beziehen (1), sodann um Bestimmungen, in welchen neues materielles Recht geschaffen wird (2), und schließlich um bestimmte Verfahrensregeln, die eine zweckmäßige Gestaltung des Patentstreitverfahrens sicherstellen sollen (3). Die nachstehenden Ausführungen wollen nur einen kurzen Hinweis auf die bemerkenswertesten Einzelheiten vermitteln.

1. Unter den Neuerungen verfahrensrechtlicher Art verdienen die Bestimmungen eine besondere Beachtung, welche zu einer größeren Beschleunigung des Erteilungsverfahrens führen sollen, und weiter die Neuerungen, die als Sicherung gegen das Entstehen unbegründeter Schutzrechte gedacht sind.

a) Im Gegensatz zur Vergangenheit stellt für das nationalsozialistische Rechtsdenken die Pflicht zur Wahrhaftigkeit eine grundsätzliche Forderung dar. Dieser grundsätzlichen Haltung hat der Gesetzgeber schon in § 138 Abs. 1 ZPO. für den bürgerlichen Rechtsstreit durch die gesetzliche Verankerung der Wahrheitspflicht Ausdruck verliehen. Dasselbe ist nunmehr auch für das Verfahren vor den Patentbehörden angeordnet worden. Im Verfahren vor dem Reichspatentamt und dem Reichsgericht haben die Beteiligten ihre Erklärungen über tatsächliche Umstände vollständig und der Wahrheit gemäß abzugeben (§ 44 PatGes.).

b) Dem Ziel, dem Reichspatentamt im Erteilungsverfahren unnötige Arbeit zu ersparen und damit das Patenterteilungsverfahren zu beschleunigen, dient die Bestimmung, daß der Anmelder einer Erfindung auf Verlangen des RPatA. den Stand der Technik nach seinem besten Wissen vollständig und wahrheitsgemäß anzugeben und in die Patentbeschreibung aufzunehmen hat (§ 26 Abs. 4 PatGes.). Maßgebend für die Einführung einer solchen Verpflichtung ist die Erwägung, daß der Anmelder eines Patentes, soweit er als Fachmann auf dem Gebiet der

Anmeldung tätig ist, regelmäßig einen genauen Überblick über den Stand der einschlägigen Technik haben wird, so daß die Prüfungsarbeit des RPatA. durch die Bekanntgabe des dem Anmelder schon bekannten Standes der Technik wesentlich erleichtert werden kann. Besondere Nachforschungen über den Stand der Technik sollen hierdurch aber dem Anmelder nicht zugemutet werden, er soll nur das angeben, was er ohnedies weiß. Die Prüfung und Feststellung des Standes der Technik soll nach wie vor die Aufgabe der Patenterteilungsbehörde sein.

c) Zu den ständigen Klagen, die gegen die bisherige Patentpraxis erhoben wurden, gehören die Klagen über die manchmal recht lange Dauer des Patenterteilungsverfahrens. Solange für eine Erfindung noch kein Patent erteilt ist, hat der Anmelder regelmäßig, wenn überhaupt, nur geringe Aussichten für eine günstige Verwertung seiner Erfindung. Die Aussicht, aus einer Erfindung Nutzen zu ziehen, ist meist erst gegeben, wenn die Patentfähigkeit endgültig feststeht. Eine der häufigsten Ursachen für die lange Dauer des Erteilungsverfahrens lag bisher darin, daß die Einsprechenden ihre Einspruchsunterlagen im Einspruchsverfahren oft erst nach und nach stückweise vorbrachten und so durch die jeweils notwendigen Auseinandersetzungen über das Einspruchsvorbringen das Prüfungs- und Einspruchsverfahren allzusehr in die Länge zogen. Diesem Übelstand wird nunmehr gesteuert. Den Einsprechenden ist jetzt die Pflicht auferlegt, die Angaben, die zur Begründung eines Patenteinspruchs vorgebracht werden sollen, spätestens bis zum Ablauf der Einspruchsfrist schriftlich beim RPatA. einzureichen (§ 32 Abs. 1 Satz 4 PatGes.). Damit ist dem Einsprechenden die Möglichkeit genommen, daß er sich, was bisher vielfach geschehen ist, zunächst durch ein rein formelles Vorbringen seine Einspruchsbeteiligung sichert und dann erst nach neuheitsschädlichen Unterlagen forscht. Der Einsprechende muß vielmehr jetzt schon vor Einlegung seines Einspruchs versuchen, rechtzeitig geeignete Unterlagen zu finden, welche die Patentfähigkeit der Anmeldung, die bekämpft werden soll, in Frage stellen können. Diese Verschärfung der Pflichten des Einsprechenden hat allerdings nicht die Bedeutung, als ob damit nachträglich aufgefundene Unterlagen, welche die Patentfähigkeit einer Anmeldung beseitigen können, gänzlich unbeachtet bleiben müßten. Das RPatA. muß vielmehr auch solche Unterlagen, die ihm erst nach Ablauf der Einspruchsfrist mitgeteilt werden, bei seiner Entscheidung berücksichtigen, da ja das Patenterteilungsverfahren im Gesetz als ein reines Offizialverfahren ausgestaltet ist. Es entfällt aber bei einem solchen verspäteten Vorbringen die sonst übliche Auseinandersetzung mit dem Einsprechenden. Damit ist die Möglichkeit er-

heblich erschwert, während des Laufs des Einspruchsverfahrens fortgesetzt neues Vorbringen nachzuschieben und so das Patenterteilungsverfahren immer weiter zu verschleppen. Für die Patentpraxis kommt deshalb der Einspruchsbegründung in der Zukunft eine gesteigerte Bedeutung zu, so daß auf ihre sorgfältige Vorbereitung größtes Gewicht gelegt werden muß.

d) Eine bemerkenswerte Neuerung ist für das Beschwerdeverfahren vorgesehen. Legt der Einsprechende gegen einen Bescheid, durch den entgegen dem Einspruch ein Patent erteilt worden ist, Beschwerde ein, so erlangt der Beschwerdesenat mit dieser Beschwerde gewissermaßen die Befugnisse einer Aufsichtsinstanz gegenüber der Patentabteilung. Ist nämlich eine Anmeldung einmal in zulässiger Weise an den Beschwerdesenat gekommen, so ist der Beschwerdesenat berechtigt, die Patentfähigkeit des Anmeldegegenstandes selbst dann noch zu prüfen, wenn der Beschwerdeführer seine Beschwerde wieder zurückgenommen hat (§ 34 Abs. 3 Satz 2 PatGes.). Dabei kann er sogar Tatsachen berücksichtigen, die im Patenterteilungsverfahren noch gar nicht gewürdigt waren. Er muß in diesem Fall aber den Beteiligten Gelegenheit zur Äußerung geben (§ 34 Abs. 4 PatGes.). Im Interesse der Rechtswahrheit sind hier also die formellen Bedenken, die der Entscheidung des Beschwerdesenates entgegen stehen würden, vom Gesetzgeber beseitigt.

e) Erwähnung verdient weiter noch die Tatsache, daß es jetzt möglich ist, das Recht zur ausschließlichen Benutzung einer Erfindung in der Patentrolle eintragen zu lassen. Eine Pflicht zur Eintragung, die beabsichtigt war, ist nicht geschaffen worden, weil die Befürchtung bestand, daß durch den Eintrag in der Patentrolle vielleicht Betriebsgeheimnisse preisgegeben werden könnten. Um eine Gefährdung von Betriebsgeheimnissen auszuschalten, wird auch der Berechtigte in der Patentrolle nicht vorgetragen. Der Berechtigte muß nur in dem Eintragungsantrag dem Patentamt gegenüber benannt werden (§ 25 Abs. 1 PatGes.). Die Eintragungen über ausschließliche Nutzungsrechte werden in den Blättern für die amtliche Bekanntmachung nicht veröffentlicht (§ 25 Abs. 5 PatGes.).

f) Von besonderer Wichtigkeit für die selbständigen Reichsverkehrsanstalten ist schließlich noch die Erweiterung der Möglichkeit zur Erlangung von Geheimpatenten. Nach bisherigem Recht konnte bekanntlich ein Geheimpatent nur für das Reichskriegsministerium erteilt werden. Bedurfte der Gegenstand einer Anmeldung besonderer Geheimhaltung, so mußte die Anmeldung immer erst auf das Reichskriegsministerium übertragen werden. Nunmehr ist bestimmt, daß ein Patent

auf Antrag ohne jede Bekanntmachung erteilt wird, wenn das Patent vom Reich oder von einer selbständigen Reichsverkehrsanstalt für Zwecke der Landesverteidigung nachgesucht wird (§ 30 Abs. 5 PatGes.). Damit haben die selbständigen Reichsverkehrsanstalten (Reichsbahn, Reichspost) gleichfalls die Möglichkeit erhalten, für Erfindungen aus ihrem Arbeitsbereich, welche Zwecken der Landesverteidigung dienen, von sich aus die Erteilung eines Geheimpatentes herbeizuführen.

2. Materielle Rechtsänderungen werden im neuen Patentgesetz nur in einzelnen Beziehungen herbeigeführt.

a) Zunächst bringt das Gesetz eine Verbesserung der Rechtslage des Erfindungsbesitzers, dessen Erfindung von einem anderen widerrechtlich zum Patent angemeldet worden ist. Nach dem bisherigen Patentgesetz konnte der durch eine widerrechtliche Entnahme Geschädigte die entnommene Erfindung seinerseits nur unter Inanspruchnahme der Priorität des Tages, welcher der Bekanntmachung der Anmeldung des Unberechtigten vorausging, zum Patent anmelden. Er mußte also neuheitsschädliche Tatsachen, die in der Zeit zwischen der Anmeldung der Erfindung und ihrer Bekanntmachung lagen, gegen sich gelten lassen. Dasselbe galt für Vorbenutzungsrechte, die aus Vorbenutzungshandlungen abgeleitet wurden, die zwischen der Anmeldung und der Bekanntmachung der entnommenen Erfindung stattgefunden hatten. Das neue Patentgesetz beseitigt diesen unbefriedigenden Rechtszustand und gibt dem Geschädigten die Möglichkeit, in die Rechtslage einzutreten, die durch die unberechtigte Anmeldung herbeigeführt worden ist. Hat der Einspruch wegen widerrechtlicher Entnahme zur Zurücknahme oder zur Zurückweisung einer Anmeldung geführt, so kann der Einsprechende jetzt verlangen, daß als Tag seiner Anmeldung der Tag der früheren Anmeldung festgesetzt wird, wenn er seinerseits die Erfindung innerhalb eines Monats seit der amtlichen Mitteilung über den Erfolg seines Einspruchs zum Patent anmeldet (§ 4 Abs. 3 S. 2 PatGes.).

b) Außer dieser Verbesserung schafft das neue Gesetz noch eine weitere Abhilfe gegen die Nachteile, die dem Berechtigten aus einer widerrechtlichen Entnahme erwachsen können. Bisher konnte der durch eine widerrechtliche Entnahme Verletzte einen Anspruch auf Übertragung der Anmeldung oder des Patentes gegenüber dem Anmelder oder Patentinhaber nur nach allgemeinen Grundsätzen, also nur dann geltend machen, wenn er nachweisen konnte, daß der Anmelder oder der Patentinhaber schuldhaft gehandelt hatten (§§ 823; 826 BGB.). In den übrigen Fällen mußte er sich mit dem Einspruch wegen widerrechtlicher Entnahme und notfalls mit der Nichtigkeitsklage begnügen. Nunmehr kann der Berechtigte, dessen Erfindung von einem Nichtberechtigten an-

gemeldet ist oder der durch widerrechtliche Entnahme Verletzte schlechthin von dem Anmelder oder von dem Patentinhaber die Abtretung des Anspruchs auf das Patent oder, nach Erteilung desselben, seine Übertragung verlangen. Ein Nachweis schuldhaften Handelns ist nicht mehr nötig. Der Herausgabeanspruch ist vielmehr auch gegenüber dem gutgläubigen Erfindungsbesitzer gegeben. Der Anspruch muß aber bis zum Ablauf eines Jahres nach der Bekanntmachung über die Erteilung des Patentes im Weg der Klage geltend gemacht werden. Wird er erst später erhoben, so muß dem Patentinhaber bewiesen werden, daß er beim Erwerb des Patentes nicht in gutem Glauben war (siehe dazu § 5 PatGes.). Der Gutgläubige ist also nach Ablauf dieser Ausschlußfrist in seinem Besitz geschützt.

c) Eine neue Bestimmung, die im wesentlichen im Hinblick auf das internationale Recht geschaffen worden ist, regelt die Frage, ob und inwieweit im sog. Prioritätsintervall (also zwischen dem Zeitpunkt der inländischen Anmeldung einer Erfindung und der früheren ausländischen Anmeldung, deren Priorität beansprucht wird) Vorbenutzungsrechte entstehen können. Hier wird als Grundsatz festgehalten, daß ein Vorbenutzungsrecht nicht mehr durch Tatsachen begründet werden soll, die zwischen der inländischen Anmeldung und dem Zeitpunkt liegen, der für die Bestimmung der Anmeldepriorität maßgebend ist (§ 7 Abs. 3 Satz 1 PatGes.). Eine Ausnahme hiervon gilt nur, soweit die Gegenseitigkeit nicht verbürgt ist (§ 7 Abs. 3 Satz 3 PatGes.). Dieser allgemeine Grundsatz wird dann auch auf die Fälle übertragen, in welchen eine sog. Ausstellungspriorität nach dem Gesetz vom 18. März 1904 (RGBl. 141) beansprucht wird (§ 7 Abs. 3 Satz 2 PatGes.). Nach dieser Regelung kann also für die Zukunft — anders als bisher — im Prioritätsintervall kein Vorbenutzungsrecht mehr entstehen. Bei der Prüfung nach dem Vorhandensein eines Vorbenutzungsrechtes muß deshalb immer festgestellt werden, ob die Tatsachen, aus welchen das Vorbenutzungsrecht hergeleitet werden soll, nicht nur vor dem Zeitpunkt der inländischen Anmeldung, sondern auch schon vor dem Zeitpunkt gegeben waren, der für die Bestimmung der Priorität der Anmeldung maßgebend ist.

d) In der Frage der Haftung für Patentverletzungen lehnt sich das neue Gesetz enger an die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts, insbesondere an die Vorschriften des BGB. über die unerlaubten Handlungen an. Die Schadensersatzpflicht bei Patentverletzungen tritt jetzt schon ein, wenn dem Verletzer nur einfache Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann. Um Unbilligkeiten, die sich aus dieser Erweiterung der Haftung ergeben können, im Rahmen des Möglichen aus-

zuschließen, sieht das Gesetz vor, daß bei nur leichter Fahrlässigkeit die Schadensersatzpflicht gemildert werden kann. Hier kann das Gericht statt des Schadensersatzes eine Entschädigung festsetzen, die nicht höher sein darf als der entstandene Schaden, die aber auch nicht niedriger sein soll als der dem Verletzer erwachsene Vorteil (§ 47 Abs. 2 PatGes.).

e) Auch in der Frage der Verjährung von Ansprüchen wegen Verletzung des Patentrechts folgt das neue Patentgesetz ganz dem Vorbild des Bürgerlichen Rechts über die Regelung der Verjährung bei Ansprüchen aus unerlaubten Handlungen. An die Stelle der dreijährigen Verjährungsfrist des bisherigen Rechts ist die 30jährige Verjährungsfrist gesetzt. In drei Jahren können Ansprüche wegen Patentverletzung jetzt nur noch verjähren, wenn der Berechtigte trotz Kenntnis von der Verletzung seines Patentes und der Person des Verpflichteten untätig geblieben ist (§ 48 PatGes.). Wer sich auf die kürzere Verjährungsfrist berufen will, muß die Voraussetzungen, aus welchen sich die Ausnahmebehandlung rechtfertigt, nachweisen.

3. Mit den neuen Bestimmungen über das Verfahren in Patentstreitsachen (§§ 51 ff. PatGes.) wird über einen Meinungsstreit entschieden, der sich über mehrere Jahrzehnte hin erstreckt hat. Insbesondere ist damit auch voraussichtlich eine endgültige Lösung zu der Frage gewonnen, wie die Mitarbeit des Technikers im Patentstreitverfahren am zweckmäßigsten gestaltet werden soll. Gerade zu dieser Frage waren die Auffassungen in den beteiligten Kreisen bis zuletzt geteilt, und der öffentliche Meinungsaustausch über die Frage, ob der Techniker als Richter auf der Richterbank oder als Sachverständiger und Berater des Gerichtes hinter der Barre seinen Platz finden soll, ging noch bis kurz vor Erlaß des neuen Gesetzes hin und her. Die Lösungen, die jetzt in dem neuen Gesetz zu den verschiedensten Fragen über das Verfahren in Patentstreitsachen gefunden worden sind, sind durchaus geeignet, den Klagen, die gegen das bisherige Verfahren und gegen die Rechtsprechung in Patentverletzungsstreitigkeiten immer wieder geltend gemacht worden sind, endgültig den Boden zu entziehen.

a) Die Entscheidung in Patentverletzungsstreitigkeiten bleibt auch in der Zukunft Aufgabe der ordentlichen Gerichte. Die Vorschläge, in welchen die Schaffung eines eigenen Patentgerichtshofes oder die Übertragung der Zuständigkeit zur Entscheidung bei Patentverletzungsstreitigkeiten von den ordentlichen Gerichten auf das RPatA. angeregt war, sind abgelehnt worden. Zuständig zur Entscheidung von Patentverletzungsstreitigkeiten sind in jedem Fall ohne Rücksicht auf den Streitwert die Landgerichte (§ 51 Abs. 1 PatGes.). Über die örtliche Zuständigkeit im Patentstreitverfahren hat das neue Gesetz selbst noch

keine besondere Regelung getroffen. Es sieht nur eine Ermächtigung für den Reichsjustizminister vor, die Patentstreitigkeiten für die Bezirke mehrere Landgerichte einem von ihnen zuzuweisen (§ 51 Abs. 2 PatGes.). Von dieser Ermächtigung wird voraussichtlich Gebrauch gemacht werden. Mit dieser Zusammenfassung der Patentstreitigkeiten bei einzelnen Gerichten soll erreicht werden, daß einzelne Gerichte auf dem besonders schwierigen Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes größere Sonderkenntnisse und Erfahrungen sammeln können, als dies bei einer nur gelegentlichen Beschäftigung mit den Fragen des Patentrechtes möglich wäre. Um diesem Ziel möglichst nahe zu kommen, war sogar zeitweise erwogen worden, alle Patentstreitigkeiten bei einem einzigen Landgericht, dem Landgericht Berlin, bei dem schon bisher weitaus die meisten Patentstreitigkeiten entschieden werden, zusammen zu fassen. Dieser Gedanke ist aber wieder verlassen worden.

Um den Parteien, die außerhalb des Bezirkes des vom Reichsjustizminister bestimmten Landgerichts wohnen, die Prozeßführung zu erleichtern und die Rechtsanwälte außerhalb des Sitzes dieses Gerichtes auch nicht von Patentstreitigkeiten auszuschließen, ist die Möglichkeit geschaffen, daß als Prozeßvertreter in Patentstreitigkeiten auch solche Anwälte tätig werden können, die für das Prozeßgericht nicht zugelassen sind (§ 51 Abs. 3 PatGes.). Die Mehrkosten, die durch die Beiziehung eines auswärtigen Anwalts entstehen, sind aber nicht erstattungsfähig.

b) Dem Wunsch nach einer stärkeren Beteiligung des technischen Elements bei der Entscheidung über Fragen des Patentwesens wird durch die Einschaltung des RPatA. in die Patentstreitigkeiten Rechnung getragen. Der Präsident des RPatA. hat das Recht erhalten, in alle Patentstreitigkeiten aus den Mitgliedern oder Hilfsmitgliedern des RPatA. einen Vertreter zu entsenden, der besondere Erfahrung auf dem Gebiet der Technik besitzt, das durch den einzelnen Rechtsstreit berührt wird. Der Vertreter des RPatA. kann im Prozeß mündliche und schriftliche Erklärungen abgeben und er kann insbesondere die Auffassung darlegen, von welcher das RPatA. bei der Patenterteilung ausgegangen ist. Außerdem hat er auch das Recht, an die Parteien, Zeugen und Sachverständigen Fragen zu stellen (§ 52 Abs. 2 PatGes.). Um dem Präsidenten des RPatA. die Entscheidung darüber zu ermöglichen, ob die Entsendung eines Vertreters des RPatA. nach der jeweils gegebenen Sachlage angezeigt erscheint und um ihn verlässig über den Gegenstand des Streites zu unterrichten, ist vorgesehen, daß die Gerichte dem Präsidenten des RPatA. in jedem Rechtsstreit Abschriften von allen Schriftsätzen, Protokollen, Verfügungen und Entscheidungen zu übersenden haben.

Außerdem kann auch das Gericht von sich aus auf Antrag oder von Amts wegen den Präsidenten des RPatA. um die Entsendung eines Vertreters ersuchen, wenn es annimmt, daß der Vertreter durch nähere Mitteilungen über den Gang des Erteilungsverfahrens zur besseren Beurteilung des technischen Sachverhaltes oder zu seiner richtigen rechtlichen Würdigung beitragen kann (§ 52 Abs. 3 PatGes.).

Im Gegensatz zu den sonst herrschenden Verfahrensregeln, welche die Teilnahme anderer Personen als der Mitglieder des Gerichtes an der geheimen Beratung grundsätzlich ausschließen, kann das Gericht im Patentstreitverfahren den Vertreter des RPatA. sogar zu seinen Beratungen beiziehen (§ 52 Abs. 4 PatGes.). Damit scheint eine hinreichende Gewähr dafür gegeben zu sein, daß das Gericht seine Entscheidung auch in den schwierigsten Fällen mit der nötigen Sachkunde treffen kann und daß bei der Auslegung des einzelnen Patentes der Zusammenhang mit dem gewahrt bleibt, was das RPatA. als den Inhalt des einzelnen Patentes unter Schutz stellen wollte. Im Hinblick auf diese weitgehende Einschaltung des technischen Fachmanns bei der Entscheidung von Patentstreitigkeiten darf wohl angenommen werden, daß diese Lösung auch den Beifall derer finden wird, welche bisher die Forderung nach dem technischen Richter vertreten haben.

Mit der Einschaltung des RPatA. in den Verletzungsstreit wird gleichzeitig auch einem Mangel begegnet, dessen Beseitigung längst wünschenswert gewesen wäre. Nach bisherigem Recht sah nämlich das RPatA. das einzelne Patent nur bei seiner Geburt und wenn es wieder vernichtet werden sollte, dagegen konnte es im allgemeinen die praktische Auswirkung der von ihm ins Leben gerufenen Patente nicht aus größerer Nähe kennenlernen. Nach dem neuen Gesetz sieht es jetzt auch das Patent in seinem weiteren Lauf und in seinen praktischen Auswirkungen, so daß das RPatA. in einem wesentlich engeren Zusammenhang mit dem technischen Leben gebracht wird, als es nach der bisherigen Regelung der Fall war.

c) Das außergewöhnlich große Kostenwagnis, das der einzelne bei Führung eines Patentrechtsstreites bisher eingehen mußte, brachte es nicht selten mit sich, daß der wirtschaftlich Schwächere in der Verteidigung seiner Rechte gegenüber einem wirtschaftlich Stärkeren oder auch in der Abwehr der Forderungen eines wirtschaftlich Stärkeren nicht die nötige Handlungsfreiheit besaß. Durch die Aussicht, bei einer ungünstigen Prozeßentscheidung die gesamten Kosten nach dem gewöhnlich sehr hohen Streitwert tragen zu müssen, bedeutete die Einlassung in einen Patentstreit für den wirtschaftlich Schwachen praktisch den Einsatz seiner ganzen Existenz. Diesen Schwierigkeiten will

das neue Patentgesetz dadurch abhelfen, daß es die Möglichkeit schafft, die Kostenpflicht der Parteien entsprechend ihrem Interesse an der Entscheidung und nach ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verschieden zu bemessen. Macht eine Partei glaubhaft, daß die Belastung mit den Prozeßkosten nach dem vollen Streitwert ihre wirtschaftliche Lage erheblich gefährden würde, so kann das Gericht auf Antrag anordnen, daß die gerichtlichen und die außergerichtlichen Kosten nur nach einem Bruchteil des Streitwertes berechnet werden sollen (§ 53 PatGes.). Bei der Entscheidung über einen solchen Antrag sind — anders als beim Armenrecht — die Prozeßaussichten nicht zu prüfen. Hat das Gericht eine Anordnung erlassen, durch welche für eine Prozeßpartei der Streitwert nur zu einem Bruchteil festgesetzt wird, so hat das zur Folge, daß die begünstigte Partei immer nur die Kosten zahlen muß, die sich für den Bruchteil des Streitwertes berechnen. Das gilt sowohl für ihre eigenen Kosten, wie auch für die Kosten, die sie dem Prozeßgegner bei einem ungünstigen Prozeßentscheid erstatten muß. Unterliegt der wirtschaftlich Stärkere, so muß er die gesamten Kosten nach dem vollen Streitwert tragen bzw. erstatten, ohne sich auf die Begünstigung seines Gegners berufen zu können. Diese Regelung zeigt eine gewisse Anlehnung an das Armenrecht, wobei allerdings insofern eine wichtige Verschiedenheit besteht, als die siegreiche Partei gegenüber der armen Partei bei deren Unterliegen immer einen Anspruch auf v o l l e n Kostenersatz hat, während hier nur ein Anspruch auf einen Teilersatz gewährt wird. Von dem wirtschaftlich Stärkeren wird somit ein besonderes Opfer verlangt, das er tragen muß, damit auch der wirtschaftlich Schwächere sein Recht suchen und sich gegen Ansprüche wehren kann, die ihm gegenüber erhoben werden. Um diesen besonderen Einsatz, den der Gesetzgeber dem wirtschaftlich Stärkeren um höherer Interessen willen auferlegt hat, zu rechtfertigen, muß von dem in dieser Weise Begünstigten erwartet werden, daß er seine gesicherte Stellung nicht dazu benutzt, um ohne sachliche Berechtigung den Streitwert und damit die Kostenbelastung des Gegners über Gebühr in die Höhe zu treiben.

Dem Schutz des wirtschaftlich Schwachen dient schließlich noch das Verbot der sog. Stufenklagen, durch das verhütet wird, daß eine Partei einen und denselben Prozeßstoff zum Gegenstand einer Reihe von Streitigkeiten macht, um so dem Gegner die Verteidigung zu erschweren (dazu siehe § 54 PatGes.).

IV. Gleichzeitig mit dem neuen Patentgesetz tritt auch das neue G e b r a u c h s m u s t e r g e s e t z in Kraft. Wie schon bisher, so lehnt sich auch die Neuordnung des Gebrauchsmusterrechtes engstens an das Vorbild des Patentgesetzes an. Eine unterschiedliche Behandlung gegen-

über dem Patentrecht findet nur insoweit statt, als es mit Rücksicht auf die zumeist geringere technische Bedeutung des Gebrauchsmusters oder auf die Besonderheiten des Gebrauchsmusterschutzes angezeigt erscheint. Im einzelnen bringt das Gebrauchsmustergesetz folgende wesentlicheren Neuerungen gegenüber dem bisherigen Recht:

1. Auch im Gebrauchsmustergesetz ist als Grundsatz festgehalten worden, daß der Anspruch auf das Schutzrecht zunächst dem Urheber der technischen Neuheit zustehen soll. Die einschlägigen Vorschriften des Patentgesetzes sind deshalb auch in das Gebrauchsmusterrecht übernommen worden (§ 5 Abs. 4 GebrMG.). Nicht übernommen sind dagegen die Bestimmungen, welche die Wahrung der Erfinderehre gewährleisten sollen. Zu einer solchen Übertragung ist in Hinsicht auf die geringere technische Bedeutung der Gebrauchsmuster ein Bedürfnis nicht als gegeben erachtet worden. Eine Erfinderbenennung ist deshalb bei Gebrauchsmustern nicht möglich.

Um den Urheber eines Gebrauchsmusters dagegen zu schützen, daß er durch eine vorzeitige Veröffentlichung seiner Vorschläge um den Lohn seiner Arbeit gebracht werden kann, ist auch für das Gebrauchsmusterrecht bestimmt worden, daß bei der Neuheitsprüfung eines Gebrauchsmusters eine Beschreibung oder eine offenkundige Vorbenutzung, die innerhalb der letzten 6 Monate vor der Anmeldung des Gebrauchsmusters erfolgt ist, unbeachtet bleibt, wenn sie auf der Ausarbeitung des Anmelders oder seines Rechtsvorgängers beruht (§ 1 Abs. 2 Gebr.MG.). Es treten somit auch bei den Gebrauchsmustern die gleichen Rechtsfragen auf, die schon oben bei der Behandlung des Patentgesetzes näher gewürdigt worden sind.

Besondere Gebührenerleichterungen wie im Patentrecht sind für den Gebrauchsmusterschutz nicht vorgesehen. Zum Erwerb des Gebrauchsmusterschutzes ist nur ein verhältnismäßig geringer Gebührenaufwand nötig, so daß die Gebührenregelung des bisherigen Rechtes beibehalten werden konnte. Neu ist nur, daß die Verlängerungsgebühr, die nach Ablauf der ursprünglichen 3jährigen Schutzfrist gezahlt werden muß, bei nachgewiesener Bedürftigkeit gestundet werden kann (dazu § 14 Abs. 2 ff. GebrMG.).

2. Durch die Eintragung eines Gebrauchsmusters in die Gebrauchsmusterrolle erhält der Inhaber des Schutzrechtes ein gleiches Ausschließungsrecht wie der Patentinhaber durch die Erteilung eines Patentes. Um auch gegenüber einem Gebrauchsmuster die öffentlichen Interessen durchsetzen zu können, sind deshalb dem Recht des Gebrauchsmusterinhabers im wesentlichen dieselben Schranken gezogen, die auch für den Patentinhaber gelten. Auch der Inhaber eines Ge-

brauchsmusters muß das Zwangsrecht des Reiches und das erweiterte Vorbenutzungsrecht des Reiches und der selbständigen Reichsverkehrsanstalten gegen sich gelten lassen (siehe dazu § 5 Abs. 4 PatGes.). Dagegen gibt es eine Zwangslizenz gegenüber einem Gebrauchsmuster, die ja überhaupt nur bei Verlängerung der ursprünglichen 3jährigen Schutzdauer in Frage kommen könnte, nicht (siehe dazu § 15 Abs. 1 PatGes.).

3. Von den sonstigen Neuerungen des Gebrauchsmustergesetzes verdienen besonders folgende Änderungen des bisherigen Rechtszustandes hervorgehoben zu werden.

a) Wie bei der Anmeldung eines Patentes, so muß auch bei der Anmeldung eines Gebrauchsmusters in der Zukunft am Schluß jeder Anmeldung ein besonderer Schutzanspruch aufgestellt werden, in dem anzugeben ist, was als schutzfähig unter Schutz gestellt werden soll (§ 2 Abs. 2 GebrMG.). Damit ist das bisher vielfach übliche Verfahren, zur besseren Klarstellung des Schutzgegenstandes bestimmte Schutzansprüche aufzustellen, allgemein verpflichtend geworden.

b) Ein unerwünschter Zustand des bisherigen Rechts wird durch die Vorschrift des § 5 Abs. 2 GebrMG. beseitigt. Danach wird der Gebrauchsmusterschutz durch eine Eintragung in der Gebrauchsmusterrolle nicht begründet, wenn das Muster bereits auf Grund einer früheren Patent- oder Gebrauchsmusteranmeldung geschützt worden ist. Nach bisherigem Recht war es möglich, trotz Eintrag eines Gebrauchsmusters in der Gebrauchsmusterrolle nochmals ein rechtswirksames Schutzrecht für ein gleichartiges Muster zu erhalten, solange der Gegenstand des eingetragenen Musters nicht offenkundig vorbenutzt oder druckschriftlich vorbeschrieben war. Der Eintrag in der Gebrauchsmusterrolle selbst besaß keine neuheitsschädliche Wirkung. Die Gebrauchsmusterschriften erschienen nicht im Druck, so daß sie öffentlichen Druckschriften nicht gleichgestellt werden konnten. Nur dann wurde die Rechtswirksamkeit eines jüngeren Gebrauchsmusters in der Rechtsprechung verneint, wenn sich das ursprünglich eingetragene Gebrauchsmuster vollkommen mit einem später eingetragenen deckte. Auch diesen Schritt hat aber die Rechtsprechung erst in jüngster Zeit getan. Nach dem neuen Recht ist nunmehr Voraussetzung für das Entstehen eines Schutzrechtes, daß das Gebrauchsmuster noch nicht auf Grund einer früheren Gebrauchsmuster- oder Patentanmeldung eingetragen ist. Anders als bisher kann deshalb der Inhaber des älteren Rechts nach Ablauf der Schutzfrist nicht mehr von dem Inhaber eines jüngeren Gebrauchsmusters in der Ausführung seines erloschenen Musters gehindert werden, ebenso wie es nunmehr ausgeschlossen ist, daß sich der In-

haber eines eingetragenen Gebrauchsmusters dasselbe nach Ablauf der Schutzfrist neuerdings eintragen lassen kann.

c) Auch bei Gebrauchsmustern kann es erwünscht erscheinen, bestimmte Anmeldungen von der Bekanntgabe an die Öffentlichkeit auszunehmen. Das Reichspatentamt hat deshalb im Laufe des letzten Jahres im Wege der Verwaltungspraxis gewisse Anmeldungen von der Offenbarung und der Bekanntmachung im Patentblatt ausgenommen. Das neue Gebrauchsmustergesetz bestimmt nunmehr ausdrücklich, daß auch ein Gebrauchsmuster genau wie ein Patent als Geheim-Gebrauchsmuster erteilt werden kann, wenn die Anmeldung für Zwecke der Landesverteidigung vorgenommen wird (§ 3 Abs. 5 GebrMG.). Hier können als Anmelder das Reich oder die selbständigen Verkehrsanstalten des Reiches erscheinen.

d) Eine Neuordnung der Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Gericht und Reichspatentamt ist für das Löschungsverfahren von Gebrauchsmustern vorgesehen, das von den Gerichten auf das RPatA. übertragen wird (dazu § 7 ff. GebrMG.). Für das Erteilungsverfahren bei Gebrauchsmustern gilt bekanntlich das Eintragungsprinzip, d. h. das Gebrauchsmuster wird eingetragen, ohne daß seine sachliche Berechtigung vorher vom RPatA. nachgeprüft würde. Wird gegen ein Gebrauchsmuster Löschungsklage erhoben, so handelt es sich hierbei im wesentlichen darum, die Prüfung nachzuholen, die sonst bei Patenten schon während des Patenterteilungsverfahrens vom RPatA. vorgenommen wird. Die Übertragung der Entscheidung über Löschungsklagen auf das RPatA. führt deshalb in gewissem Umfang nur eine Gleichstellung des Verfahrens bei Patenten und bei Gebrauchsmustern herbei.

Die Zuständigkeit des RPatA. ist aber nur auf die Entscheidung über Löschungsklagen beschränkt. Die Streitigkeiten über die Verletzung von Gebrauchsmustern gehören nach wie vor zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte (§§ 18, 19 GebrMG.). Wer nicht die Löschung eines Gebrauchsmusters in der Gebrauchsmusterrolle verlangt, sondern nur seinen Rechtsbestand in Zweifel ziehen will, kann ebenso wie schon bisher, im Verletzungsprozeß die mangelnde Rechtswirksamkeit eines Gebrauchsmusters einredeweise geltend machen. In diesem Fall hat das Gericht dann den Rechtsbestand des Gebrauchsmusters zu prüfen.

Hat das RPatA. die Löschungsklage gegen ein Gebrauchsmuster abgewiesen, so ist diese Entscheidung für das Gericht, das über den Verletzungsstreit erkennen muß, bindend, wenn der Verletzungsstreit zwischen denselben Parteien geführt wird (§ 11 Satz 2 GebrMG.). Wird der Verletzungsstreit dagegen von anderen Parteien geführt, so tritt keine Bindung des Gerichtes an die Entscheidung des RPatA. ein.

e) Die Neuerungen, die für das Streitverfahren bei der Verletzung von Gebrauchsmustern vorgesehen sind, sind von weniger weittragender Bedeutung als die einschlägigen Neuerungen für die Patentstreitigkeiten. Für die Gerichtszuständigkeit bleibt es sowohl in sachlicher wie in örtlicher Beziehung im allgemeinen bei der üblichen Regelung. Das Gesetz sieht hier nur eine ergänzende örtliche Zuständigkeit des Gerichts, bei dem die Patentstreitigkeiten für die Bezirke mehrerer Landgerichte zusammengefaßt sind, auch für die Gebrauchsmusterstreitigkeiten vor, um so den Parteien die Möglichkeit zu schaffen, auch im Gebrauchsmusterstreit aus der besonderen Sachkunde dieser Gerichte Nutzen zu ziehen (§ 19 GebrMG.). Die enge Mitwirkung des RPatA., die für die Patentstreitigkeiten durch die Vorschrift des § 53 PatGes. neu geschaffen worden ist, ist für Gebrauchsmusterstreitigkeiten mit Rücksicht auf deren regelmäßig geringere technische Bedeutung nicht vorgesehen. In Gebrauchsmusterstreitigkeiten ist das RPatA. zur Erstattung von Gutachten nur dann verpflichtet, wenn es vom Gericht bei Vorliegen abweichender Gutachten mehrerer Sachverständigen um ein Gutachten ersucht wird (§ 12 GebrMG. im Zusammenhalt mit § 23 PatGes.).

f) Hinsichtlich der materiell-rechtlichen Bestimmungen, insbesondere in der Haftungsfrage lehnt sich das Gebrauchsmustergesetz eng an die entsprechenden Bestimmungen des PatGes. an.

V. Die Neuregelung des Erfinderrechts enthält das Bekenntnis des neuen Staates zum Wert der persönlichen Leistung. Es erfüllt die Voraussetzungen, die gegeben sein müssen, um die Schaffenskraft und die Schaffensfreude des schöpferisch tätigen Menschen zu ihrer vollsten Entfaltung zu bringen. Heute gilt es, die Wirtschaftskraft des deutschen Volkes zu erhalten und zu sichern und die Stellung der deutschen Volkswirtschaft in der Weltwirtschaft zu erhalten. Das zwingt auf vielen Gebieten dazu, technisches Neuland zu betreten und neue Wege zu suchen. So kann das neue Patentrecht gewissermaßen am Anfang einer neuen Entwicklungsstufe der deutschen Technik stehen, denn es wird durch den Geist, von dem es beherrscht ist, neue geistige Kräfte des deutschen Volkes wecken.

Zur Tariflage der Ruhrkohle.

Von

Dr. August Bieling in Münster i. W.

(Mit 3 Abbildungen.)

Man weiß, welch gewaltigen Anteil das Ruhrgebiet stets an den Wirtschafts- und Verkehrszahlen des Reiches innehat und wieviel davon wiederum auf die Steinkohle entfällt. Die auf der Steinkohle beruhende überragende Bedeutung des Ruhrgebietes würde sich vermutlich auch kaum verringern, wenn auf die Dauer den Bestrebungen nach standortmäßiger Auflockerung der Industrie Erfolg beschieden sein sollte. Den Kohlenverkehr müßte die Belieferung einer über eine größere Fläche verstreuten Industrie mit den erforderlichen Brennstoffen im Gegenteil sogar anwachsen lassen. Gerade an einem Massengut von solch allgemeiner Verwendbarkeit wie der Kohle wird offenbar, welche Hindernisse jenem Dezentralisierungswunsch in Gestalt der Verkehrskosten entgegenstehen. Es kann nur im Interesse ihrer Überwindung liegen, wenn man sich möglichst genaue Rechenschaft über die Höhe und die Natur der Verkehrsaufwendungen zu geben versucht. Hierzu bedarf es der Kenntnis der bisherigen Absatz- und Verkehrsgestaltung und der sie begründenden Kräfte. Als ein Beitrag zu dieser Kenntnis wollen die nachstehenden Ausführungen verstanden sein, wenn sie versuchen, die Verkehrsstruktur der Ruhrkohle unter dem Gesichtspunkt des Eisenbahntarifs zu begreifen.

Will man ermitteln, wie der Absatz der Ruhrkohle in seiner räumlichen Gestalt von den Verkehrsbedingungen abhängt, so stößt man — was angesichts der Geringwertigkeit des Transportgutes nicht verwunderlich erscheinen wird — vor allem auf den Frachtpreis. In ihm drückt sich in besonderer Weise die transportmäßige Absatzhemmung aus. Da

die Verkehrsbedingungen und insbesondere die Frachtkosten aber selbstredend nie allein über die (räumlich gedachte) Absatzfähigkeit entscheiden, sondern stets nur zusammen mit den gesamten Preis- und Wettbewerbsverhältnissen, die jeweils herrschen, dürfen wir nicht versäumen, auf diese Zusammenhänge, also vor allem zwischen Frachtkosten und Kohlenpreisen, gehörig zu achten, vollends dann, wenn die genannten Zusammenhänge den Charakter bewußter Planung annehmen, wie es bei einem Zusammenspiel von Verkehrstarifpolitik und Syndikatspreispolitik der Fall wäre.

Es geht bei solchem Vorhaben nicht ohne den geschichtlichen Rückblick ab. Wir haben aber den Vorzug, daß die Zeit etwa bis zur Währungsstabilisierung hinlänglich durch die Untersuchung von Adolph[1] geklärt ist, die namentlich über die Tarifentwicklung in der Privat- und Staatsbahnzeit ausgezeichnetes Material bietet. Für das letzte Jahrzehnt hingegen sind wir im wesentlichen auf die Quellen selbst angewiesen, die zum Glück über die Produktionsgrundlagen wie die Absatz- und Verkehrsverhältnisse des Ruhrbergbaues ziemlich ausführlich Auskunft geben[2].

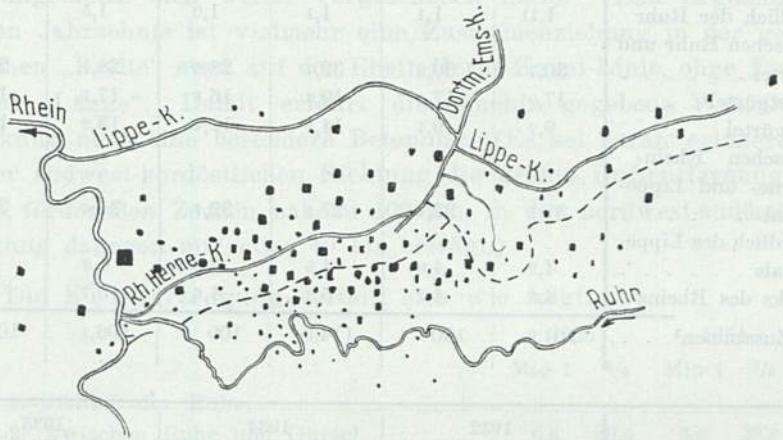
Standortgrundlagen.

Bevor wir uns den Fragen des Absatzes und Tarifs zuwenden können, müssen wir wenigstens vorläufig zu klären versuchen, inwieweit das Ruhrgebiet als Steinkohlengewinnungsstätte eine Einheit darstellt, die man als solche (z. B. in der Tariferörterung) anderen Einheiten wie „Aachen" oder „Oberschlesien" gegenüberstellen kann. Ohne auf die besondere Bedeutung, die einer solchen Unterscheidung innewohnt, schon jetzt einzugehen, sind hier zunächst einige Feststellungen zur Standortgeographie der Ruhrkohle notwendig. Zur besse-

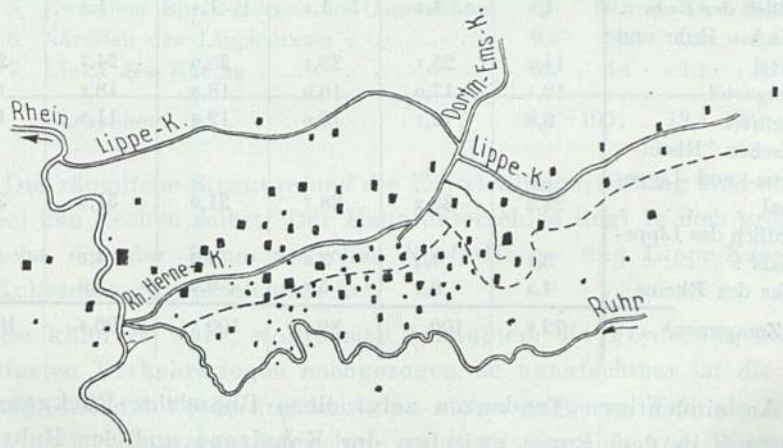
[1] Adolph, Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 8 ff., 293 ff., 705 ff., 926 ff., 1313 ff.

[2] Benutzt wurden vor allem: Jahrbücher für den Ruhrkohlenbezirk, Essen. Berichte des Rhein.-Westf. Kohlen-Syndikates. Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen; die Binnenschiffahrt. Kohlenstatistik der Reichsbahndirektion Essen. Statistische Hefte des Vereins für die bergbaulichen Interessen, Essen. Meis, Der Ruhrbergbau im Wechsel der Zeiten, Essen 1933. Regul, Die Wettbewerbslage der Steinkohle (Vierteljahreshefte z. Konjunkturforschung, Sonderheft 34) Berlin 1933. Adams, Produktions-, Absatz- und Verkehrsinteressen des Ruhrbergbaues, Kölner Diss. 1933. Hardt, Betrachtungen über das Rhein.-Westf. Kohlen-Syndikat als Absatzorgan der Ruhrzechen, Mannheimer Diss. 1933.

ren Veranschaulichung teilen wir das Fördergebiet in 7 Bezirke ein, die rein äußerlich am Wasserstraßennetz orientiert sind. (Vgl. die beiden Karten.) Eine nähere Aufgliederung schien zwischen Rhein-Herne-Kanal und Ruhr zweckmäßig. Sie wurde durch Abgrenzung eines „Gürtels" als Gebietsstreifen von 4 km Breite, anschließend an das Südufer



1925. Fördernde Zechen: 1 mm² = 100 000 t Fördergut.



1934. Fördernde Zechen: 1 mm² = 100 000 t Fördergut.

des Rhein-Herne-, Dortmund-Ems- und östlichen Lippe-Kanals, herbeigeführt. Eine Grenze zwischen einer westlichen und einer östlichen Zone des Gürtels wurde bei Herne angenommen. Diese Einteilung ist rein schematisch lediglich für die Zwecke des zeitlichen Vergleichs gewählt und will über den Charakter der einzelnen Teilgebiete

nichts besagen. Es ergibt sich folgende lokale Verteilung der Fördermengen:

	1925		1928		1930	
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%
1. Südlich der Ruhr	1,11	1,1	1,1	1,0	1,5	1,4
2. Zwischen Ruhr und Gürtel	30,7	30,9	32,7	28,6	28,7	27,7
3. Westgürtel	17,0	17,1	19,3	16,8	17,1	16,1
4. Ostgürtel	9,7	9,7	14,2	12,4	13,2	12,4
5. Zwischen Rhein-Herne- und Lippekanal	31,7	32,1	37,4	32,7	35,6	33,5
6. Nördlich des Lippekanals	4,9	4,9	4,5	3,9	4,3	4,0
7. Links des Rheins	4,3	4,2	5,2	4,6	5,7	4,9
Zusammen[1]	101,9	100	114,3	100	106,1	100

	1932		1934		1935	
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%
1. Südlich der Ruhr	1,2	1,7	1,2	1,4	1,2	1,2
2. Zwischen Ruhr und Gürtel	14,5	25,4	23,1	25,0	24,7	25,6
3. Westgürtel	12,4	17,0	16,9	18,8	18,1	18,7
4. Ostgürtel	8,8	12,1	10,6	12,6	11,8	12,2
5. Zwischen Rhein-Herne- und Lippekanal	24,2	33,2	28,7	31,9	31,0	32,0
6. Nördlich des Lippekanals	3,2	4,4	3,8	4,2	4,1	4,3
7. Links des Rheins	4,5	6,2	5,4	6,1	5,9	6,0
Zusammen[1]	72,8	100	89,7	100	96,8	100

An eindeutigen Tendenzen zeigt diese Übersicht: Rückgang der Förderung in dem Raum zwischen der Kanalzone und der Ruhr, Zunahme der Bedeutung des östlichen Kanalgürtels (Dortmund), Zunahme der linksrheinischen Förderung absolut und relativ, gleichbleibende Bedeutung der Förderung im Wasserstraßenviereck zwischen Rhein, Rhein-Herne-, Dortmund-Ems- und Lippe-Kanal, ebenso Behaup-

[1] Abweichungen der Endzahlen von der Addition oder von den sonst veröffentlichten Förderergebnissen beruhen auf Ab- oder Aufrundungen.

tung der Zechen am linken Ruhrufer. Die bekannte Tendenz der „Nordwanderung" ist auf einen längeren Zeitraum zu beziehen als den hier zugrunde gelegten. Unsere Zahlen belegen jedenfalls, daß von einer Nordwanderung seit 1925 nur in dem Sinne die Rede sein kann, daß die südliche Zone an Bedeutung verloren hat, ohne daß der Nordrand des Gesamtgebietes sich weiter vorgeschoben hätte. Das Ergebnis des letzten Jahrzehnts ist vielmehr eine Zusammenziehung in der geographischen „Breite" etwa auf der Rhein-Herne-Kanal-Linie, ohne Einbuße in der „Länge". Damit erfährt die ohnehin gegebene West-Ost-Erstreckung noch eine besondere Betonung. (Es sei daran erinnert, daß in der südwest-nordöstlichen Richtung die größte Luftentfernung zwischen fördernden Zechen nahezu 100 km, in der nordwest-südöstlichen Richtung dagegen nur etwa 40 km beträgt.)

Die Koks erzeugung verteilt sich wie folgt:

	1925		1934	
	Mio t	%	Mio t	%
1. Südlich der Ruhr	—	—	—	—
2. Zwischen Ruhr und Gürtel	6,6	30,6	4,6	23,8
3. Westgürtel	3,9	18,2	2,9	15,1
4. Ostgürtel	2,9	13,3	3,5	17,9
5. Zwischen Rhein-Herne- und Lippekanal	6,5	30,3	6,6	34,5
6. Nördlich des Lippekanals	0,8	3,6	0,5	2,8
7. Links des Rheins	0,9	4,1	1,1	5,7
Zusammen	21,6	100	19,2	100

Die räumliche Struktur und die Entwicklungsrichtung sind ähnlich wie bei den Zechen selbst. Der Hauptunterschied liegt in dem größeren Zuwachs, den der Raum zwischen Rhein-Herne- und Lippe-Kanal bei den Kokereien zu verzeichnen hat.

So kühn es wäre, wollte man behaupten, die Förderung sei den günstigsten Verkehrswegen nachgezogen, so unanfechtbar ist die Feststellung, daß die Förderung heute zu einem größeren Teil als früher, ja als noch vor einem Jahrzehnt, im Einflußbereich von Wasserstraßen vor sich geht — sei es, daß die Kohlengewinnung in der Nähe der Wasserstraßen relativ zugenommen hat (infolge Abteufung neuer Schächte oder Steigerung der Förderung bestehender), sei es, daß neue Kanäle gebaut worden sind, wie der Lippe-Kanal.

Dieser Sachverhalt spiegelt sich in den Verkehrszahlen nicht deutlich wider.

Der Verkehr und seine Wandlungen.

Ein allgemeiner Überblick ist aus folgenden Zahlen zu gewinnen:

Brennstoffversand des Ruhrgebietes[1].

	Eisenbahn[2]	in Mio t Wasserweg							Gesamtversand
		Rhein-Ruhr-Häfen			Kanalhäfen			Insgesamt	
		Dbg.-Ruhrort	Private	Zus.	Rhein.-Herne	Dtmd.-Ems	Lippe	Zus.	
1925. . .	33,8	17,0	3,5	20,5	7,4	1,7	—	9,1	29,7	63,5
1926. . .	41,3	22,6	3,7	26,4	10,6	2,0	0,3	13,0	39,5	80,8
1927. . .	42,0	17,0	3,4	20,5	11,1	1,7	0,3	13,3	33,8	75,8
1928. . .	41,3	13,9	3,2	17,1	10,6	2,0	0,2	13,0	30,2	71,5
1929. . .	47,6	16,0	3,2	19,2	9,7	1,9	0,1	11,8	31,1	78,8
1930. . .	36,4	12,9	3,0	16,0	9,9	1,9	0,4	12,4	28,4	64,9
1931. . .	30,3	11,2	2,9	14,2	9,2	1,7	0,5	11,6	25,8	56,2
1932. . .	26,9	8,0	2,9	10,9	8,1	1,8	0,6	10,7	21,6	48,6
1933. . .	27,5	8,5	2,9	11,4	8,6	1,7	0,9	11,3	22,8	50,3
1934. . .	31,4	9,4	3,7	13,2	10,3	2,1	0,9	13,5	26,8	58,2

Wie sich anteilmäßig der Eisenbahnverkehr danach, jeweils bezogen auf den Gesamtverkehr, entwickelt hat, ergibt nachstehende Tabelle. Zugleich setzen wir die Eisenbahnverkehrsmengen in Beziehung zum Gesamtabsatz (ohne Zechenselbstverbrauch, aber einschließlich Hüttenselbstverbrauchs) und fügen die Verhältniszahlen hinzu, die sich unter Zugrundelegung des gesamten Eisenbahnverkehrs einschließlich des Lokalversandes nach der Essener Kohlenstatistik ergeben.

Jahr	Eisenbahnverkehr in %		Eisenbahnverkehr mit Lokal- und Umschlagverkehr in % des Gesamtabsatzes
	des Gesamtverkehrs	des Gesamtabsatzes	
1926	51,1	39,0	68,6
1927	55,4	39,8	66,4
1928	57,8	41,7	67,2
1929	60,5	42,5	67,7
1930	56,2	41,6	64,7
1931	54,0	40,8	62,3
1932	55,4	42,6	61,2
1933	54,7	40,5	61,2
1934	54,0	38,9	60,1

[1] Ohne die im Ruhrbezirk verbliebenen Mengen. Quelle: Statistisches Heft, herausg. v. Verein f. d. bergbaul. Interessen, Essen 1934, S. 51.

[2] Einschließlich Eisenbahndienstkohle.

Für die Aufgliederung des Eisenbahnverkehrs selbst stützen wir uns im folgenden auf die Essener Statistik.

Eisenbahnversand des Ruhrgebietes an Kohle, Koks und Briketts.

Jahr	Insgesamt	Ohne Lokal- u. Umschlagverkehr		Lokalverkehr	
	Mio t	Mio t	in % des Gesamtabsatzes	Mio t	in % des Gesamtabsatzes
1926	72,7	38,4	36,2	10,4	9,8
1927	70,1	37,6	35,6	13,1	12,4
1928	66,6	37,4	37,7	13,3	13,4
1929	75,9	43,5	38,7	14,0	12,5
1930	56,7	32,2	36,7	9,9	11,3
1931	46,3	26,4	35,5	7,6	10,2
1932	38,8	23,3	36,7	6,8	10,7
1933	41,6	25,0	36,8	7,5	11,0
1934	48,4	29,2	36,2	8,8	10,9

Schaltet man das Jahr 1929 (Kälteeinbruch mit monatelangem Ausfall der Wasserstraßen) aus, so ergibt sich eine ziemlich große Stetigkeit des Anteils sowohl beim Eisenbahnverkehr innerhalb des Ruhrgebietes (außer Umschlagmengen) als auch bei demjenigen, der das Ruhrgebiet verläßt. Der Rückgang des Gesamtanteils beruht zur Hauptsache auf dem Rückgang des gebrochenen Verkehrs mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen[1]. Die Stetigkeit erscheint glaubwürdig, wenn man sich die Zusammensetzung des Verkehrsbedürfnisses bei der Ruhrkohle und seine Quellen vergegenwärtigt.

An Verkehrsvorgängen sind hauptsächlich zu unterscheiden:

1. Steinkohle von der Zeche zum Verbraucher bzw. Händler, der sie als Industrie-, Bunker- usw. -kohle ihrer endgültigen Verwendung zuführt;
2. Steinkohle von der Zeche zur Kokerei, sofern diese nicht mit der Zeche räumlich verbunden ist;
3. Koks von der Kokerei (gegebenenfalls identisch mit dem Zechenplatz) zum Verbraucher;
4. Briketts von der Brikettieranstalt, die sich regelmäßig am Zechenplatz selbst befindet, zum Verbraucher.

[1] Für einen Vergleich mit der Binnenschiffahrt genügen Mengenangaben nicht. Hier bedürfte es tonnenkilometrischer Berechnungen, auf die wir jedoch wegen zu großer Ungenauigkeit der Unterlagen verzichten.

Es kommt also vor, daß Kohle zweimal zum Versand gelangt: als Rohkohle und nach Verarbeitung unter Gewichtsverlust als Koks. Überwiegend befinden sich aber die Kokereien am Zechenplatz, so daß dann die Kohle erst als Koks auf die Schiene gelangt.

Vom Produktionsgang aus betrachtet wird der Verkehr aus folgenden Quellen gespeist: Nur ein Teil der geförderten Kohle, etwa zwei Drittel, wird als solche, ohne Verarbeitung, verwendet. Zum Versand gelangen davon die Mengen, die übrigbleiben nach Abzug des Zechenselbstverbrauchs im eigenen Betrieb (etwa 8 %) und des Landabsatzes (3—4 %), und auf die Schiene wiederum nur diejenigen Mengen, die nicht über Zechenanschluß ins Binnenschiff verladen werden. Verkokt werden etwa 30 % der Förderung. Bis auf einen kleineren Teil, der unmittelbar in die werkeigenen Hochöfen wandert und bis auf einen geringfügigen Landabsatz beanspruchen die gesamten Koksmengen die dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportmittel. Brikettiert werden etwa 3—4 % der Förderung; außer den Landabsatzmengen erhält die Schiene das ganze Aufkommen an Preßkohle.

Für den Verkehr auf Schiene und Wasserstraße fallen von der Förderung mithin völlig aus: 1. der Zechenselbstverbrauch, 2. diejenigen Mengen, die aus der Zeche über die Kokerei unmittelbar in den Hochofen (bzw. das Stahlwerk) gelangen, 3. der Landabsatz (einschließlich Deputatkohle). Teilweise scheiden die Mengen aus, für die der Zwischentransport von der Zeche zur Kokerei erspart wird. (Es ist mit einem Gewichtsverlust bei der Verkokung von etwa 25 % zu rechnen.)

Richtet man das Augenmerk weniger auf die vorübergehenden Schwankungen als auf das Bild der Verkehrs*struktur*, wie es sich während längerer Zeitdauer darbietet, so wird man folgende Grundzüge finden: Der Inlandabsatz bedient sich vorzugsweise der Eisenbahn; hierbei haben die Nahentfernungen eine ungleich größere Bedeutung als die mittleren und weiten Entfernungen. Die Ausfuhr erfolgt überwiegend auf dem Wasserwege (Rhein); soweit der Wasserweg für Inlandtransporte benutzt wird, ist die durchschnittliche Versandweite erheblich größer als bei der Eisenbahn. Der gebrochene Verkehr ist nicht gering; er entfällt fast ganz auf den Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Als wichtigste *Empfangsgebiete im inländischen* Schienenversand sind zu betrachten (in der Rangfolge ihrer mengenmäßigen Bedeutung): das angrenzende linke Rheinland und das östlich angrenzende Westfalen, Unterelbe, Hannover-Oldenburg, Unterweser, Thüringen, Berlin-Brandenburg, Hessen-Nassau und rechte Rheinprovinz. Dann folgen noch als Bezirke von einiger Bedeutung: Schleswig-

Holstein, Nordbayern, Südbayern und Württemberg. Soweit der Gesamtversand an Steinkohle, Koks und Briketts; ihm gibt die Steinkohle das Gepräge. Der mengenmäßig weit schwächere Koksverkehr nimmt teilweise andere Wege als die Steinkohle. Die wichtigsten Empfangsgebiete sind hier: die linke Rheinprovinz und Thüringen; alle anderen folgen in größerem Abstand.

Im Auslandsverkehr überwiegen die Koksmengen. Der Hauptversand geht nach Luxemburg und Elsaß-Lothringen, der Steinkohlenversand vor allem nach den Niederlanden.

Das Binnenschiff befördert verhältnismäßig wenig Koks und Briketts. Aber auch richtungsmäßig ist sein Verkehr von größerer Einheitlichkeit. Den mächtigsten von den wenigen leicht unterscheidbaren Verkehrsströmen speisen die Kohlenmengen, die — teils in den Duisburg-Ruhrorter Häfen von der Bahn, teils in den Kanal- und teils in den Rheinzechenhäfen direkt in den Rheinkahn umgeschlagen — rheinabwärts ausgeführt werden, und den Bergverkehr — Hauptrichtung: Süddeutschland — um ein Mehrfaches übertreffend. Alle Rheinverkehrsmengen aber haben einen solchen Umfang, daß ihnen gegenüber auch die wichtigsten Kanalverkehrsbeziehungen wie schwache Zweige wirken. Immerhin haben diese für sich betrachtet ihre besondere Bedeutung, vor allem in der Beziehung von Rhein-Herne-Kanalhäfen und Dortmund nach Emden, aber auch nach Bremen und Hannover.

Die Nord- und Ostseehäfen und ihr Hinterland werden vielfach auch unter Benutzung des Seeweges beliefert. Nimmt man alle Verkehrsmengen auf Bahn, Binnen- und Seeschiff — unter Vermeidung von Doppelzählungen — zusammen, so ergibt sich für den die öffentlichen Verkehrswege benutzenden Inlandsabsatz ungefähr folgende prozentuale Verteilung auf die Empfangsgebiete[1]:

	Anteil am Ruhrkohlenverbleib	Anteil der Ruhrkohle am Gesamtkohlenempfang
	%	%
Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Kassel, Schaumburg-Lippe . . .	19	73
Westfalen ohne Ruhr; Lippe . . .	9	84
Rheinprovinz links d. Rheins . . .	9	88
Unterelbe	8	50
Provinz Sachsen, Thüringen . . .	7	45
Unterweser	6	83
Hessen-Nassau, Oberhessen	6	56
Baden ohne Mannheim	4	36
Berlin und Brandenburg	4	15
	72	

[1] Quelle: Statistisches Heft usw. 1934.

Hieran wird deutlich, daß die Gegenden dichtesten Absatzes sich eng an das Erzeugungsgebiet anlehnen. Einschränkungen sind auf den Wettbewerb anderer Kohle, Erweiterungen auf Frachtbegünstigung mit regional begrenzter Wirkung, wie Wasserstraßen, zurückzuführen. So ergibt sich die charakteristische Absatzfigur unter der Einwirkung des entgegengerichteten Strebens der Aachener Kohle[1], der englischen Steinkohle im Nordwesten und der mitteldeutsch-ostelbischen Braunkohle und schlesischen Steinkohle im Osten und Südosten. Diese „gegnerischen Fronten" weichen dort zurück, wo billige Abfuhrwege (Rhein, Kanäle, Sondertarife der Reichsbahn) einen Vorstoß erlauben. Berücksichtigt man die Preispolitik der beteiligten Syndikate, die zu räumlichen Unterschieden in den Preiszugeständnissen gegenüber den Listenpreisen und damit in der Absatzfähigkeit der Kohle führt, und die Abweichungen, die sich aus der Sortenfrage ergeben, so fehlt bei gegebenem Bedarf nichts mehr, um das Bild der Absatzbeziehungen der Ruhrkohle vollständig zu bestimmen.

Es kann kein Zweifel darüber herrschen, daß eine solche Absatzfigur tatsächlich nur Augenblickscharakter hat, auch dann, wenn die äußere Erscheinungsform über einen längeren Zeitraum unverändert bleibt. Sie ist stets zu verstehen als das Ergebnis eines fortwährenden Ringens um den Absatz[2] mit Kohle anderer Herkunft, anderer Sorte und Qualität, ja auch mit anderen Energiequellen. Der Anteil der Transportkosten als Hemmnis in diesem Kampf ist durchschnittlich nicht gering zu veranschlagen, wechselt aber im einzelnen. Die Verantwortung, die daraus den Stellen erwächst, die durch planmäßige Tarifpolitik einen Einfluß auf die Transportkosten ausüben, ja diese vielfach in ihrer Höhe unmittelbar festlegen, ist offenkundig. In ihre Hand ist mitunter die Entscheidung über Wohl und Wehe zahlreicher Arbeiter, Unternehmer und Angestellten nicht nur des Bergbaus, sondern auch mit ihm verflochtener Wirtschaftszweige gelegt.

Das Bild der Kohlenverkehrsstruktur, das wir anzudeuten suchten, ist in der Tat nur konstruierbar, wenn man die Schwankungen außer Betracht läßt, die nicht nur entsprechend dem allgemeinen Beschäftigungsgrad der Wirtschaft, sondern auch gebietsweise auftreten. Ohne auf die Ursachen[3] näher eingehen zu können, seien hier die wichtigsten

[1] Die Saarkohle muß außer Betracht bleiben, da über die Zeit seit der Rückgliederung noch kein ausreichendes statistisches Material vorliegt.

[2] Ein ganz Deutschland umspannendes Syndikat besteht nicht, nur die Gebietsabmachungen der Kokskonvention.

[3] Auf die Ursache, die uns hier hauptsächlich interessiert, die Tarifentwicklung, ist später einzugehen.

Veränderungen des letzten Jahrzehntes berührt. Einen guten Einblick gewährt die Untersuchung von Meis[1], der wir entnehmen:

Der Ausfall der abgetretenen Gebiete hat nach dem Kriege (gegen 1913) eine anteilmäßige Steigerung aller Kohlengewinnungsgebiete an der deutschen Brennstoffversorgung hervorgerufen, vor allem zum Nutzen der Braunkohle. Das Ruhrgebiet war hiergegen zurückgeblieben und hat bis 1932 weitere Einbußen erlitten: Anteil[2] 1929 gegen 1932 wie 49,24 : 43,57 %. Auffallenderweise konnten sogar in das Ruhrgebiet selbst Aachener Stein- und rheinische Braunkohle eindringen. Im nördlichen Westfalen ist dem Ruhrbergbau in dem niedersächsischen ein ernsthafter Wettbewerber entstanden. Die Einschränkung des Verbrauchs ausländischer (vor allem englischer) Kohle im Küstengebiet ist zwar auch der Ruhrkohle zugute gekommen, indessen bedurfte es vornehmlich in Hamburg erheblicher Preisopfer zur Steigerung des Versorgungsanteils (1913 : 1932 wie 44,25 : 53,35 %). Auf dem Berliner Markt hat die Ruhrkohle ebenfalls Boden gewinnen können; ihr Anteil stieg von 5,51 (1913) auf 17,38 % (1929) und 25,06 (1932), während die Zahlen für oberschlesische Kohle lauten: 8,23 — 39,38 — 27,82 %. Der Anteil der vor dem Kriege hier wichtigen englischen Kohle ist auf etwa 10 % zurückgegangen. Einem Rückgang der englischen steht eine Zunahme der Einfuhr holländischer Kohle in Süd- und Westdeutschland gegenüber. Auf größere Wirtschaftsräume bezogen ist die größte Verbrauchssteigerung in Mitteldeutschland festzustellen, und zwar von 42,4 auf 54,9 Mio t oder um 29,38 %. Ihr entspricht der gewaltige Aufschwung des Braunkohlenbergbaues in diesem Gebiet und der Beitrag von neuen Großverbrauchern wie Schwelereien und Großkraftwerken auf Braunkohlengrundlage. Hinsichtlich des Ruhrbezirks faßt Meis seine Untersuchung dahin zusammen, daß eine merkliche Verschiebung des Absatzgebietes von Süden und Westen nach Norden und Nordosten eingetreten sei, während der Absatz in Mitteldeutschland habe behauptet werden können. Am größten sei der Verlust im Nachbargebiet Westdeutschland gewesen, in dem der Anteil an der Versorgung von 75,82 % (1913) auf 45,63 % (1932) zurückgegangen sei; dagegen habe sich seine Beteiligung im Küstengebiet von 37,56 % auf 52,32 % erhöht. Ein neues Absatzgebiet habe sich mit Hilfe des Seeweges in Ostpreußen erschlossen. Aus dem umfangreichen Tabellenwerk geben wir nachstehend die Empfangsbezirke, die die größten Veränderungen aufzuweisen haben, wieder.

[1] Glückauf, 70. Jahrg. 1934, S. 1065—1075.

[2] Anteil an der gesamten Brennstoffversorgung, Braunkohle in Steinkohle umgerechnet.

Anteil der Ruhrkohle am gesamten Brennstoffverbrauch (in %):

	1913	1929	1932
Ostpreußen	0,21	17,40	16,84
Pommern	1,51	19,44	23,00
Mecklenburg	32,27	52,91	53,33
Unterelbe	44,25	50,57	53,35
Unterweser	72,28	73,47	82,89
Hannnover	70,39	66,40	62,28
Brandenburg	3,90	8,80	10,08
Berlin	5,51	17,38	25,06
Rechte Rheinprovinz	87,07	68,49	57,45
Linke Rheinprovinz	66,79	47,07	34,88
Westfalen	92,09	85,62	74,25
Hessen-Nassau	74,01	64,65	55,11
Bayrische Pfalz	10,40	34,54	42,34
Mannheim	76,34	64,26	59,72

Bei der Auswertung dieser Übersicht ist darauf zu achten, daß die zugrunde liegenden absoluten Mengen recht verschieden sind; so entspricht den Prozentzahlen für die östlichen Provinzen ein nur geringer absoluter Absatzzuwachs. Ebensowenig lassen die Prozentzahlen erkennen, ob dem geänderten Anteil zugleich eine Änderung des absoluten Verbrauchs entspricht.

Grundzüge des Kohlentarifs.

Haben wir so ein Bild von den Verkehrs- und Absatzbeziehungen der Ruhrkohle gewonnen und den Anschluß an die Entwicklung der Produktionsgrundlage einerseits, des Bedarfs anderseits hergestellt, gilt es nunmehr, die Tarifpolitik zu erfassen, die jene Verkehrs- und Absatzbeziehungen mitgestaltet hat.

Es läßt sich nicht vermeiden, den heutigen deutschen Kohlentarif in seinen Grundzügen zu kennzeichnen. Nur wegen des grundsätzlichen Interesses sei daran erinnert, daß Kohle zur Regelklasse F gehört, wo alle wichtigeren Rohstoffe (wie Roheisen) ihren Platz haben, soweit sie nicht wegen geringerer Wertigkeit (wie Eisenerz) unter die niedrigste Klasse G fallen. Die besondere Bedeutung der Kohle als eines Verbrauchsgutes von umfassendster Verwendung kommt aber darin zum Ausdruck, daß fast der gesamte Kohlenverkehr unter den Sätzen der Klasse F zu Ausnahmetarifen abgefertigt wird. Der wichtigste von ihnen, der sog. allgemeine Kohlenausnahmetarif 6 B 1 (früher At 6) gilt für alle deutschen Gewinnungsstätten. Der Aufbau,

der seit 16. Dezember 1931 gilt, ist aus folgender vergleichender Darstellung der tkm-Sätze ersichtlich[1] (in Pfg. je tkm)[2]:

km	F	6 B 1	G
20	8,7	7,3	8,0
50	5,7	4,9	4,8
70	5,1	4,4	4,3
100	4,8	4,1	3,9
150	4,4	3,6	3,5
250	3,9	3,1	3,1
400	3,5	2,6	2,7
650	2,9	2,0	2,2
750	2,7	1,8	2,1
850	2,4	1,7	1,9

In der untersten Entfernungsstufe und etwa von 250 km aufwärts unterschreiten mithin die Sätze des allgemeinen Kohlentarifs sogar diejenigen der Klasse G. Zur Verdeutlichung der Entfernungsstaffelung, die infolge der Gestaltung der Abfertigungsgebühren in jeder Spalte etwas anders ausfällt, setzen wir die vorstehenden Werte bei 100 km = 100:

km	F	6 B 1	G
20	181	178	205
50	119	120	123
70	106	107	110
150	92	88	90
250	81	76	79
400	73	63	69
650	60	49	56
750	56	44	54
850	50	41	49

Die jetzige Staffel stellt gegen den Aufbau vor der Tarifreform von 1931 eine Angleichung an die Staffel des Normaltarifs dar, obwohl noch immer erhebliche Abweichungen vorliegen. Waren früher die Streckensätze bis 350 km überhaupt nicht gestaffelt, um dann schon bei 500 km auf 9 % des Anfangswertes zu fallen und ab 830 km wieder anzusteigen, so ist es im neuen Tarif zur Durchführung einer gleichmäßigeren

[1] Seit dem 20. Januar 1936 kommt zu den absoluten Frachtbeträgen ein Zuschlag von 5 %. Wegen der hier obwaltenden besonderen Umstände bei seiner Einführung haben wir davon abgesehen, hier und weiter unten die Beispiele umzurechnen.

[2] Die Sätze nach F und G enthalten 7 % Beförderungssteuer, die bei Kohle nicht erhoben werden.

Staffelung von 100—800 km gekommen. Das Nähere geht aus nachstehender Übersicht hervor:

Staffelung der Streckensätze

(Anfangsstaffel 1—100 km = 100):

km	Regelklassen	At 6 (alt)	6 B 1
101—200	90	100	82
201—300	80	100	51
301—350	70	100	51
351—400	70	36	51
401—500	60	24	51
501—600	50	9	26
601—700	40	9	26
701—746	30	9	26
747—800	30	9	42
801—829	20	9	42
830—900	20	42	42
901—	10	42	42

Vergleicht man die Bruttofrachtsätze des At 6 B 1 von 1935 mit denjenigen der Zeit vom 18. September 1924 bis 30. September 1928, überspringt man also die dazwischen liegende allgemeine Tariferhöhung vom 1. Oktober 1928, so ergeben sich folgende bezeichnende Veränderungen (+ Erhöhung, — Senkung):

bei einer Entfernung von km	Veränderung %
50	— 3,8
100	0
150	— 1,8
200	— 4,2
250	— 10,5
400	— 16,4
600	— 3,0
700	+ 1,5
800	— 0,7

Der allgemeine Kohlentarif (Haupttarif) wie auch die Sondertarife kennen durchweg keine Unterschiede in der Frachtsatzbemessung für die einzelnen Kohlenarten. Die nach Handels- und Heizwert überaus bunte Reihe der Braun- und Steinkohlensorten, Briketts und Preßkohlen werden grundsätzlich gleich behandelt. Dies schließt nicht aus, daß einzelne Tarife tatsächlich nur bestimmten Kohlenarten zugute kommen.

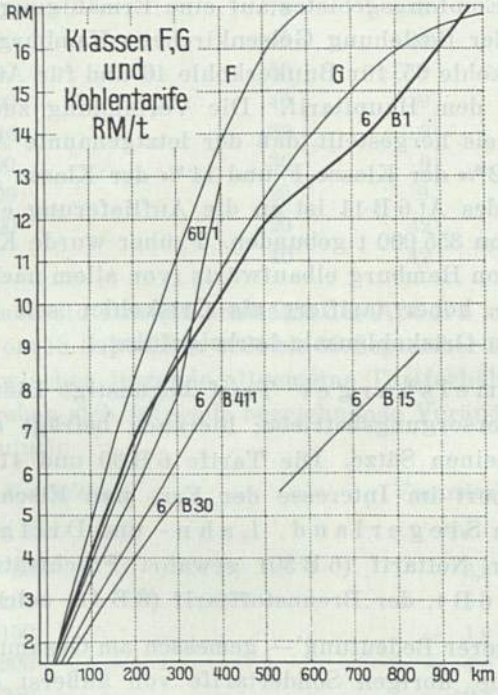
Der allgemeine Kohlentarif 6 B 1, der auch Anwendung findet auf den gebrochenen Verkehr nach den Binnenhäfen (Duisburg-Ruhrort, Dortmund usw.) ist für den Versand der Ruhrkohle weitaus am wichtigsten. Ihn ergänzen vor allem: der Küstentarif 6 B 11, die Siegerländer Tarife 6 B 30 und 41 und der sog. Rummelsburger Tarif 6 B 44.

Der Küstenkohlentarif bedeutet für den Versand nach den wichtigeren Hafenstationen eines bestimmt abgegrenzten Streifens der deutschen Nord- und Ostseeküste eine nach dem Verwendungszweck der Kohle gestaffelte Vergünstigung, die sich im Verkehr mit den übrigen Bahnhöfen des Empfangsgebietes auf eine Ermäßigung der „Ortskohle" beschränkt. In der Beziehung Gelsenkirchen—Hamburg z. B. beträgt die Fracht für Ortskohle 65, für Bunkerkohle 46 und für Ausfuhrkohle 43 % derjenigen nach dem Haupttarif. Die Verbindung zum Regeltarif sei durch den Hinweis hergestellt, daß der letztgenannte Ausfuhrsatz 41 % der Klasse G, 32 % der Klasse F und 14 % der Klasse A ausmacht. Die Vergünstigung des At 6 B 11 ist an die Auflieferung einer monatlichen Mindestmenge von 355 000 t gebunden. Früher wurde Kohle, die im Umschlagverkehr von Hamburg elbaufwärts (vor allem nach Berlin) weiterbefördert wurde, höher tarifiert als Ortskohle; seit 1934 ist Gleichstellung mit dem Ortskohlensatz herbeigeführt.

Der Rummelsburger Tarif begünstigt Lieferungen an die Großberliner Versorgungsbetriebe; hiernach beträgt die Fracht etwa 77 % der allgemeinen Sätze. Die Tarife 6 B 30 und 41 verbilligen den Brennstofftransport im Interesse der Erz- und Eisengewinnung bzw. -verarbeitung im Siegerland, Lahn- und Dillgebiet sowie nach Osnabrück. Der Nottarif (6 B 30) gewährt Frachtsätze in Höhe von 55—65 % des At 6 B 1, der Brennstofftarif (6 B 41) solche von 70—80 %.

Von geringerer Bedeutung — gemessen am Gesamtabsatz der Ruhrkohle — sind die übrigen Sondertarife von äußerst eng umgrenztem Geltungsbereich, wie einige Nottarife zugunsten des Freiberger, Harzer, Mansfelder und Stolberger Erzbergbaues. Dagegen verdient besondere Beachtung ein Tarif, der zwar nicht ab Gewinnungsstätte, aber ab oberrheinischem Umschlagplatz dem Absatz der Ruhrkohle nach Süddeutschland zugute kommt, sofern der Beförderung auf dem Rhein ein Transport auf einer deutschen Eisenbahn voraufgegangen ist, d. h. also in diesem Zusammenhange, daß die in Duisburg-Ruhrort umgeschlagene vor der ausländischen auf dem Rhein angefahrene Kohle begünstigt wird. Die Frachtsätze betragen bei 50 km 92 %, bei 100 km 85 %, bei 200 km 84 % derjenigen des At 6 B 1. — Vgl. die Gegenüberstellung von Binnentarifen im Kurvenbild.

Bedeutende Ermäßigungen gegen den Haupttarif bringen die G-Tarife für die Ausfuhr über die trockene Grenze sowohl in die westlichen als auch in die südlich-südöstlichen Nachbarländer und ergänzen das System von zwischenstaatlichen Verbandstarifen, in dem der Kohle im übrigen der ihr zukommende Platz innerhalb der Güter des internationalen Verkehrs gesichert ist. Wir erwähnen 6 G 11 nach Igel (Grenze) und Perl (Grenze), dessen Frachtsätze im günstigsten Falle etwa bei 73 % des At 6 B 1 liegen, sowie 6 G 35 zugunsten der Ausfuhr nach Österreich (67 % des At 6 B 1).



Reaktionen der Verfrachter.

Vergleicht man das Tarifschema mit der Struktur des Verkehrs, der danach abgefertigt wird, so ist zu bedenken, was zu übersehen gar zu verlockend ist: Es besteht nun einmal keine eindeutige Beziehung zwischen Tarif und Verkehr, auch bei der Kohle nicht. Der Tarif mit seinen Abstufungen beeinflußt zwar ohne Zweifel gerade bei der Kohle die Verkehrsströme nach Umfang und Richtung erheblich, so daß die Verkehrsstruktur bis zu einem gewissen Grade ihr Gepräge von den Absichten und Wirkungen des Tarifs empfängt; allein nur bis zu einem gewissen Grade, da der Tarif nicht einfach ein Filter ist, der den

Verkehr unfehlbar nur nach Maßgabe seiner Weite durchließe, sondern die Verkehrsentwicklung reichlich Wege sucht und findet unabhängig von oder gar trotz dem Tarif. Wir können also bestenfalls in verschwommenen Umrissen im Bilde der Verkehrsstruktur die Auswirkung der Tarifeigenarten wiedererkennen, weil auch die umgekehrte Fragestellung immer berechtigt ist: Welche Tarifeigenarten müssen bei der (gegebenen!) Verkehrsstruktur der Ruhrkohle dieser besonders lästig oder willkommen sein?

1934 verteilte sich der Versand der Ruhrkohle auf die Entfernungsstufen wie folgt:

km	1—50	51—100	101—150	151—200	201—250	251—300	301—350	über 350
%	41	13,3	4,7	2,3	6,6	11,1	5,9	15,1

In diesem Bilde spiegelt sich die standortliche Gliederung des niederrheinisch-westfälischen Industriegebietes bzw. die geographische Lage der Hauptverbrauchszentren. Hiermit deckt sich die Beobachtung, daß — ungeachtet aller Entfernungsstaffelung — der Verkehr auf den kürzesten, also absolut billigsten Strecken am größten ist, ja in ungleich stärkerem Maße mit wachsender Entfernung abnimmt, als die Fracht ansteigt. Zu einem Teile erklärt sich die hohe Besetzung der untersten Entfernungsstufe aus dem Umfange des kurzstreckigen Zulaufverkehrs zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Daß die Besetzung der höheren Stufen, insbesondere von 201—350 km, noch verhältnismäßig stark ist, ist das Verdienst der wichtigen Sondertarife, vor allem nach der Küste, Frankreich und Luxemburg.

Für den Vergleich mit der Ruhr stehen nur weniger aufschlußreiche Zahlen für 1931 (vor der Tarifreform!) zur Verfügung[1]:

		km			
		1—50	51—100	101—350	über 350
Ruhr	%	43,2	12,8	28,3	15,7
Oberschlesien	%	7,0	23,2	31,3	38,5

Immerhin gilt auch für Oberschlesien, was für die Ruhr ganz besonders zutrifft, daß die Besetzung der Anfangsstufen eine relativ erheblich dichtere wäre, wenn man die nach den Küsten- und Ausfuhrtarifen verfrachteten Mengen beiseite ließe. Diese Tarife, ebenso wie auch der Rummelsburger, bewirken nach ihrem tatsächlichen Aufbau[2] eine Steigerung des Fernverkehrs, die ohne sie nicht in diesem Maße eintreten

[1] Regul, a. a. O. S. 79.

[2] Ihre Absicht ist in nationalwirtschaftlichen Motiven zu suchen: Stärkung des Wettbewerbes gegen ausländische Kohle im Küstengebiet oder bei der Ausfuhr.

würde. Sie liefern damit ebenso ein Beispiel für primären Einfluß des Tarifs auf die Absatzgestaltung wie die Staffelung des allgemeinen Kohlentarifs, die in höheren Entfernungen manche Kohlentransporte überhaupt erst ermöglicht.

Der Reichsdurchschnitt, der die oberschlesische Ausnahme korrigiert und die Braunkohle mit umfaßt, entspricht den Erwartungen, die man bei einem Massengut zu hegen pflegt[1]:

1—100	101—200	201—300	301—400	401—500	501—600 km
60,6	18,1	6,8	5,5	3,4	2,6 %

Man wird es weiter als „normal" empfinden, wenn die mittlere Versandweite der wertvolleren Steinkohle 176 km, diejenige der Braunkohle dagegen nur 122 km (1931) beträgt. Daß sie diese Größe erreicht, ist sicherlich wesentlich der Ausnahmetarifierung zu danken. Den in den letzten Jahren stark vermehrten Vergünstigungen entspricht ein Anwachsen der Versandweite, über das eine zahlenmäßige Auskunft zu erlangen seit 1931 nicht mehr für Steinkohle allein möglich ist. Die Entwicklung (bei dem nach Ausnahmetarifen abgefertigten Verkehr) ist die folgende:

	Steinkohle		Stein- und Braunkohle zusammen	
	mittl. Versandweite km	Einnahme in Pf./tkm	mittl. Versandweite km	Einnahme in Pf./tkm
1926	182	2,95	165	3,10
1927	161	3,07	144	3,26
1928	166	3,14	150	3,28
1929	178	3,14	157	3,29
1930	172	3,14	151	3,30
1931	176	3,01	156	3,19
1932	—	—	157	2,75
1933	—	—	153	2,70
1934	—	—	153	2,64
1935	—	—	154	2,59

Es scheint geboten, an dieser Stelle einige allgemeine Bemerkungen einzuflechten. Im Rahmen der Kostendeckung, die für die Bestimmung des „Tarifniveaus" maßgebend ist, verbleiben Möglichkeiten der Tarifdifferenzierung, auf die der Verkehr in verschiedener Weise reagieren kann. Es ist nur selbstverständlich, daß die Zwecke, die die Differen-

[1] Zahlen für 1925 nach Statist. Jahrbuch f. d. Dt. Reich, 1927, S. 123. Seitdem keine Veröffentlichung mehr.

zierung verfolgt, nie rein verwirklicht werden, daß im Verkehrsbild neben dem Tarif andere Faktoren zum Ausdruck gelangen, die sich eben als solche willkürlicher Bestimmung durch die Tarifpolitik entziehen. Das Verhältnis des Tarifs und der anderen Einflußfaktoren (Preisgestaltung vor allem) zueinander ist verschieden je nach Güterart und Standort und ändert sich überdies im zeitlichen Verlauf. Dementsprechend wechseln auch die Chancen für den Tarif, den Verkehr zu beeinflussen bzw. die gewünschten Einnahmen jeweils dort zu erzielen, wo sie nach der Abstufung der Frachtsätze aufkommen müßten. Der „Verkehr" wird stets einen gewissen Spielraum haben, um sich dem Zugriff des Tarifs zu entziehen.

Wenn man dies hinsichtlich der Entfernungsstaffelung beim Kohlentarif im Hinblick auf die Verteilung der Verkehrsmengen auf die Entfernungsstufen prüft, so ist von folgendem auszugehen: Eine Entlastung der Nahentfernungen ist zu verzeichnen, wenn man den At 6 B 1 mit dem Regeltarif und mit den Vorkriegssätzen vergleicht, ebenso, wenn man die Entwicklung der absoluten Sätze in der Nachkriegszeit verfolgt. Trotzdem wird man bei einer Beschreibung des heutigen Tarifzustandes davon sprechen dürfen, daß im Verhältnis zu den weiteren Entfernungen eine Überlastung vorliegt, die das ganze System einnahmemäßig tragen muß, damit die weiteren Entfernungen verbilligt werden können bzw. nicht so sehr verteuert zu werden brauchen — jeweils bezogen auf die Einheit der Beförderungsleistung. Alle Aussagen hierüber sind so leicht mißverständlich, weil trotz sinkender Einheit die Nachfrage nach Verkehrsleistungen mit wachsender Entfernung nicht nur nicht zu-, sondern bekanntlich rapide abnimmt. Entscheidend ist eben immer nur die auf den Wert der Ware bezogene Fracht, genauer: ob die Differenz zwischen dem am Ursprungsort erzielbaren Preise und dem am Bestimmungsort erzielbaren Preise größer oder kleiner ist als die Fracht. Abhängig ist dies völlig davon, wie die kaufkräftige Nachfrage räumlich verteilt ist. Praktisch wird dies meist darauf hinauslaufen, daß die Absatzfähigkeit mit wachsender Entfernung sinkt; aber notwendig ist dies keineswegs. Wenn es, wie es tatsächlich der Fall ist, gelingt, auf Nahentfernungen die Zahlung der Fracht einer so großen Menge von Transporten aufzuerlegen, so bedeutet dies nichts anderes, als daß — auf eben diese Entfernungen — die verfügbare Spanne nicht so leicht ausgefüllt werden kann wie auf weitere Entfernungen. Diesen Umstand macht sich ja die Differenzierung zunutze und führt einen örtlichen Ausgleich herbei, indem „künstlich" gewissermaßen Kaufkraft der Nahbezieher auf

die Fernbezieher übertragen wird[1]. Solche Einebnung regionaler Unterschiede, die seiner Struktur nach der Tarif vornimmt, wird teils ergänzt, teils durchkreuzt durch eine regionale Preisdifferenzierung des Syndikats, die sich den örtlichen Unterschieden der Wettbewerbsverhältnisse anzupassen versucht. Insofern kann die Verkehrsstruktur (wie sie die Statistiken zeigen) der Tarifstruktur nicht „entsprechen".

Die Verfrachter von Ruhrkohle beklagen vor allem eine Überhöhung der Nahfrachten. So liege der Haupttarif wie folgt über den Vorkriegssätzen[2] (1913 = 100):

bei 50 km	139 %
„ 100 „	141 %
„ 150 „	137 %
„ 200 „	133 %
„ 300 „	116 %
„ 400 „	112 %

Auf Entfernungen bis etwa 150 km kommt fast ausschließlich der Haupttarif zur Anwendung; alle Sondertarife — abgesehen von den Osnabrücker und Siegerländer Sendungen sowie dem oberrheinischen Umschlag, der nur unter Vorbehalt hierher zu rechnen ist — betreffen den Fernverkehr; die repräsentativen Entfernungen sind: für den Rummelsburger Tarif 475, den Küstentarif 280, die Grenztarife bei Igel 280 und bei Passau 700 km. Mithin kommen die beträchtlichen Ermäßigungen dieser Tarife gerade den Entfernungen zugute, die von der Staffelung des Haupttarifs ohnehin bevorzugt sind. Wenn also trotz dieser Belastung[3] die nahen Entfernungen das weitaus größte Verkehrskontingent

[1] Diese Inanspruchnahme von Kaufkraft für Beförderungsleistungen ist natürlich nicht ohne Folgen für die Gesamtgestaltung der Nachfrage nach Gütern, da diese am Orte der Nahbeziehungen genötigt ist, auf die Befriedigung des Bedarfs an Gütern anderer Art in entsprechendem Umfange zugunsten des tarifierten Gutes zu verzichten, und am Orte der Fernbeziehungen sich einer reichlicheren Versorgung mit dem tarifierten Gute erfreuen kann (was dort ebenfalls mit einer Umschichtung in der Zusammensetzung der Bedarfsbefriedigung verknüpft ist). Für eine erschöpfende Würdigung der Zusammenhänge wäre vor allem noch auf die Frage einzugehen, ob hier und dort Kostenänderungen durch Veränderung der Betriebsgröße in der Erzeugung betroffener Wirtschaftszweige ausgelöst werden, ferner in welchem Maße mit der Vermehrung der Ferntransporte bei der Eisenbahn eine Senkung der Einheitskosten eintritt.

[2] Adams, Produktions-, Absatz- u. Verkehrsinteressen des Ruhrbergbaues, 1933, S. 108.

[3] Wenn hier oder an anderen Stellen von „Belastung" die Rede ist, so geschieht dies ohne wertenden Unterton. Solcher Sprachgebrauch scheint durchaus berechtigt zu sein, da es sich tatsächlich um die Aufbringung einer wirtschaftlichen Last handelt, die in den Aufwendungen für die beanspruchten Beförderungseinrichtungen besteht.

stellen, so ermesse man daran zwar das Interesse der Verfrachter an der Gestaltung der Anfangsstaffeln des Haupttarifs, aber auch das finanzielle Interesse der Reichsbahn an der Hochhaltung gerade dieser Frachtsätze, die ihr die Haupteinnahmen aus dem Kohlenverkehr zufließen lassen. In diesem Falle kommen das Belastungsprinzip und der Erfolg der Einnahmen zu einer weitgehenden Deckung.

Dem Druck der Nahfrachten sich zu entziehen, besteht für die Ruhr nur geringe Möglichkeit. Nicht nur die trockenen, sondern auch die nassen Zechen sind für den Nahabsatz auf den Schienenversand angewiesen, und erstere überdies auch für den gebrochenen Verkehr. Um der Ungunst des Tarifs auszuweichen, läge es nahe, sich des Lastkraftwagens zu bedienen. Ansätze hierzu sind zweifellos vorhanden, indessen schwer zahlenmäßig zu erfassen, jedenfalls nicht zu überschätzen. Als Symptom für jene Ansätze kann der wachsende Anteil des Landabsatzes am Eisenbahnverkehr, der sich von 2,9 % (1930) auf 4,3 % (1932) bzw. 4,2 % (1934) erhöht hat, gelten.

Der Umfang des Nahverkehrs entspricht vielmehr einem Bedürfnis nach solchen Leistungen, das verhältnismäßig unelastisch gegen geringere Tarifänderungen sein dürfte. Man bedenke, daß die bedeutendsten Verbraucher sich im Ruhrgebiet selbst oder in seiner unmittelbaren Nachbarschaft befinden: Kokereien und Großeisenindustrie. Wohl werden viele Transporte erspart oder — genauer gesagt — beschränken sich auf Benutzung der Werksbahnen, wenn, wie im idealen gemischten Betrieb, Zeche, Hochofen und Stahlwerk beieinander liegen. Aber es ist meist vorteilhaft genug, wenn der Brennstoffbezug wenigstens auf kurze Entfernungen über den öffentlichen Verkehrsweg erfolgen kann. Es hat sich für den Standort der Eisenhütte die Orientierung nach dem Erz, d. h. nach der billigen Bezugsmöglichkeit für Erz über die Wasserstraße, als wichtiger erwiesen als diejenige nach der Kohle. Im Weichbilde des Ruhrgebietes sind stets nur kurze Zulaufstrecken in Kauf zu nehmen. Gemessen an der Zahl der Beschäftigten entfallen nach der Betriebszählung von 1933 von den Hochöfen, Stahl- und Warmwalzwerken sowie den mit Eisengewinnung kombinierten Werken des Ruhrkohlengebietes auf die Rheinzone (einschließlich Oberhausen und Mülheim) 40 %, Essen und Gelsenkirchen 25 %, Bochum und Dortmund 28 %.

Auch von der Kohlenwirtschaft her ergab sich ein zusätzlicher Bedarf an Nahtransportleistungen, seitdem man dazu überging, die Kokereien einzelner Werke zugunsten ausgebauter Zentralkokereien stillzulegen. Diese Umstellung hat ebenso wie die Mehrerzeugung infolge Ausdehnung der Gasfernversorgung dazu beigetragen, daß der Koksverkehr innerhalb des Ruhrgebietes von annähernd 11 % des gesamten

Ruhrkoksversandes während der Jahre 1926—1931 auf 14,6 % im Jahre 1934 anstieg; es wuchs der Anteil des Koksverkehrs am gesamten Brennstoffversand des Ruhrgebietes von 26,1 % (1931) auf 28,7 % (1934).

Die Tarifgestaltung selbst muß Bestrebungen auslösen oder fördern, die dahin zielen, manche Auswirkungen ihrer Eigenarten wenigstens abzuschwächen, wenn man ihnen schon nicht entgehen kann. Ferner interessieren hier alle Maßnahmen und Vorgänge, die zwar nicht den ausgesprochenen Zweck, aber den Erfolg haben, die Ansprüche an Nahverkehrsleistungen zu verringern. Vor allem ist daran zu erinnern, welch ein großartiges Privatschienennetz zur Verfügung steht, das im Wechselverkehr mit der Reichsbahn, vor allem aber mit der Wasserstraße, einen erheblichen Teil des Nahverkehrs bewältigt. Die Zechenbahnen umfassen insgesamt eine Streckenlänge von 350 km (d. i. mehr als ein Viertel der Reichsbahnstreckenlänge im Direktionsbezirk Essen) oder eine Gleislänge von 2114 km[1]. Ein Binnenhafen von so beträchtlichem Umschlag wie Wanne-Eickel (etwa 2 Mio. t jährlich) empfängt die Umschlagkohle zum größten Teil über Anschlußbahnen unmittelbar von den Zechen (z. B. Constantin, Bochum). Die staatlichen Gladbecker Schächte sind in ähnlicher Weise auf Entfernungen bis zu etwa 12 km an den Kanal angeschlossen.

Eine der interessantesten Reaktionen der Verfrachter auf die Tarifhandhabung ist in der Organisation des Absatzes zu erblicken.

---

[1] Schott, Die Wirtschaftlichkeit der Privatgleisanschlüsse für die Reichsbahn. Glückauf 1931.

(Schluß folgt.)

Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1935.

Das Geschäftsjahr 1935 stand auch bei der Deutschen Reichsbahn im Zeichen des Konjunkturanstiegs, der seit der Machtergreifung durch die nationalsozialistische Bewegung im allgemeinen deutschen Wirtschaftsleben eingesetzt und auf fast allen Gebieten eine vermehrte Geschäftstätigkeit herbeigeführt hat. Die natürliche Folge dieser Aufwärtsentwicklung in der Wirtschaft war einmal ein lebhafter Warenaustausch, den die Reichsbahn als hauptsächlicher Träger des allgemeinen Verkehrs zum großen Teil vermittelt hat, dann aber auch ein erweiterter Reiseverkehr für berufliche und sonstige Zwecke, an dem sie ebenfalls mit entsprechenden Mehrleistungen teilgenommen hat.

A. Verkehr.

Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebsleistungen weisen bei nahezu sämtlichen Leistungsarten (Personenkilometer, Tariftonnenkilometer, Zugkilometer und Achskilometer) im Vergleich zu 1934 eine beträchtliche Steigerung auf, die so groß ist, daß der Leistungsumfang des letzten Vorkriegsjahres 1913 im allgemeinen erreicht, zum Teil sogar überschritten wurde. Bei der Beurteilung des Umfangs der Verkehrszunahme muß berücksichtigt werden, daß mit der Rückgliederung des Saarlandes am 1. März 1935 rd. 440 km Streckenlänge dem Netz der Deutschen Reichsbahn zugeteilt wurden.

Die Verkehrszunahme des Güterverkehrs beträgt unter Zugrundelegung der arbeitstäglichen durchschnittlichen Güterwagengestellungszahlen gegenüber 1934 5,8 %, für das alte Gebiet der Deutschen Reichsbahn unter Ausschluß des Saargebiets 3,7 %. Die beförderten Gütermengen sind gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 11,6 %, im öffentlichen Verkehr um 14,2 % gestiegen. Bei den Tariftonnenkilometern beträgt die Steigerung insgesamt 11,4 %, im öffentlichen Verkehr 13,5 %. Die mittlere Versandweite ist im Gesamtverkehr mit

156 km und im öffentlichen Verkehr mit 158 km ungefähr die gleiche wie 1934. Die Einnahmen dagegen zeigen nur eine Steigerung von 8,6 %. Für die Einnahmegestaltung ist die Tatsache entscheidend, daß die Reichsbahn einen außerordentlich großen Teil ihrer Leistungen zu stark verbilligten Ausnahmetarifen ausgeführt hat. Diese Tarifvergünstigungen, die im Rahmen der Tarifpolitik zum großen Teil aus übergeordneten Gesichtspunkten im Gesamtinteresse von Volk, Staat und Wirtschaft eingeräumt wurden, fallen bei der Beurteilung des Einnahmeergebnisses im Vergleich zum Anstieg der Betriebs- und Verkehrsleistungen ausschlaggebend ins Gewicht. Es wurden 1935 68 % der beförderten Gütermengen zu verbilligten Ausnahmetarifen gefahren. Die Einnahmen aus den Ausnahmetarifen machten 1935 47 % der gesamten Güterverkehrseinnahmen aus. Entsprechend der zunehmenden Ausnahmetarifierung ist die Durchschnittseinnahme für 1 Tariftonnenkilometer des Gesamtverkehrs auf 3,66 Rpf. gegenüber 3,76 Rpf. in 1934 gesunken.

Im deutschen Güterverkehr blieben Höhe und Schema des Regeltarifs auch 1935 unverändert. In Verfolg der vielfach von der Wirtschaft geäußerten Wünsche nach einer Vereinfachung der Tarife ist indes die ständige Tarifkommission mit der Prüfung beschäftigt, ob bestimmte Ausnahmetarife, insbesondere solcher allgemeiner Art, wieder in den Regeltarif übernommen werden sollen.

Im Geschäftsjahr 1935 sind ebenso wie im Vorjahr zahlreiche Ausnahmetarife ermäßigt und neu eingeführt worden. Die in den Jahren 1933 und 1934 zur Förderung der Arbeitsbeschaffung, zugunsten des Freiwilligen Arbeitsdienstes und der SA-Sportschulen, der landwirtschaftlichen und vorstädtischen Siedelung sowie für die Beförderung von industriellem Umzugsgut nach Ostpreußen und von Liebesgabensendungen für das Winterhilfswerk eingeführten Ermäßigungen wurden 1935 beibehalten und noch dadurch erweitert, daß auch dem deutschen Luftsportverband und den SA-Hilfswerklagern ähnliche Vergünstigungen zugestanden wurden. Für die Beförderung von Baustoffen zur Errichtung des Grunewald-Stadions und des deutschen Sportforums in Berlin wurde ein 50 %iger Frachtnachlaß bewilligt.

Im Interesse der Arbeitsbeschaffung und zur Unterstützung der Devisenpolitik des Reiches wurden im Kohlenverkehr zahlreiche weitgehende Tarifermäßigungen, insbesondere für Ausfuhrkohle, zugestanden. Eine besondere Aufgabe erwuchs der Reichsbahn bei der Rückgliederung des Saarlandes, die auch besondere Eisenbahntarifmaßnahmen erforderlich machte, um die Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Umstellung zu mildern. Im Vordergrund stand hierbei der Steinkohlenberg-

bau an der Saar, von dessen Förderung mehrere Millionen Tonnen, die bisher nach Frankreich abgesetzt wurden, jetzt wieder wie vor dem Kriege in Süddeutschland untergebracht werden mußten. Um dies zu ermöglichen, wurden zahlreiche Ausnahmetarife sowohl im Binnenverkehr des Saarlandes als auch im Wechselverkehr mit dem übrigen Deutschland und für die Ausfuhr nach dem Ausland eingeführt. Diese Hilfsmaßnahmen zugunsten der Saar waren mit erheblichen finanziellen Opfern für die Reichsbahn verbunden.

Das bereits weitgehend ausgestaltete Netz der Seehafenausnahmetarife, das sich von jeher einer besonderen Pflege durch die deutschen Eisenbahnen erfreut, ist im Geschäftsjahr noch durch einige Seehafenausnahmetarife von mehr begrenzter Bedeutung erweitert worden. Im übrigen wurden die bestehenden Ausnahmetarife teilweise dem auftretenden Bedürfnis entsprechend durch Erweiterung des Geltungsbereichs und der Warenverzeichnisse oder durch Ermäßigung ausgebaut.

Im Personenverkehr hat sich die im Jahre 1934 beobachtete Steigerung der Verkehrsleistungen und der Verkehrseinnahmen auch im Geschäftsjahr 1935 weiter günstig entwickelt. Im Gesamtpersonenverkehr (einschl. des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs von Berlin und Hamburg) liegt die Zahl der beförderten Personen um 9,5 % und die Zahl der Personenkilometer um 13,4 % über den Ergebnissen des Jahres 1934. Die mittlere Reiseweite ist entsprechend der stärkeren Zunahme der Personenkilometer weiter gestiegen. Sie beträgt 26,54 km gegen 25,62 km im Vorjahr. Infolge stärkerer Inanspruchnahme von Fahrpreisermäßigungen haben die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr nicht in gleichem Maße wie die Verkehrsleistungen zugenommen. Sie sind nur um 7,8 % höher als in 1934. Die Durchschnittseinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 1 Personenkilometer ist entsprechend zurückgegangen; sie beträgt 2,50 Rpf. gegenüber 2,63 Rpf. im Jahre 1934. Im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg haben sich die Zahl der beförderten Personen um 6,9 %, die Zahl der Personenkilometer um 9,7 % und die Einnahmen um 5,6 % gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Stark gestiegen sind die Reisen zu ermäßigten Tarifsätzen. Im Jahre 1935 sind 66,35 % aller Reisenden zu ermäßigten Tarifen befördert worden gegen 63,99 % in 1934. Der entsprechende Anteil an den Personenkilometern beträgt 1935 67,34 % gegen 63,70 % in 1934. Die Einnahmen aus dem ermäßigten Verkehr machten 1935 50,79 % der Gesamteinnahmen aus der Personenbeförderung aus gegen 48,09 % in 1934.

Die in den vergangenen Jahren eingeführten Fahrpreisermäßigungen wurden beibehalten. Auch die Fahrtvergünstigung

für Ausländer im Interesse der Verkehrswerbung wurde während des ganzen Jahres in Höhe von 60 % des Schnellzugfahrpreises weitergewährt.

Von anderen im Laufe des Geschäftsjahres getroffenen Tarifmaßnahmen sind besonders folgende hervorzuheben:

a) Mit Wirkung vom 18. Februar ist für Landjahrpflichtige eine besondere Fahrpreisermäßigung geschaffen worden. Sie beträgt 75 % des Personenzugfahrpreises und wird gewährt, wenn der ermäßigte Fahrpreis mindestens für 4 Landjahrpflichtige bezahlt wird.

b) Am 1. März wurde eine Fahrpreisermäßigung zum Besuch von Kriegergräbern eingeführt. Eltern, Ehegatten und Kinder von gefallenen deutschen Kriegsteilnehmern erhalten für die Fahrt zu den in Deutschland liegenden Gräbern eine Fahrpreisermäßigung von 50 % des Personenzugfahrpreises je einmal im Jahr.

c) Der Einheitssatz für das Tarifkilometer im Militärtarif wurde am 1. April für Unteroffiziere und Mannschaften von 1,7 Rpf. auf 1,5 Rpf. und für Offiziere von 3,4 Rpf. auf 3,0 Rpf. herabgesetzt.

d) Bei den Zehnerkarten wurde am 1. Juni die Fahrpreisermäßigung von 20 auf 33⅓ % erhöht und die Geltungsdauer von einem auf zwei Monate verlängert.

e) Den Sportvereinen, die dem Reichsbund für Leibesübungen angehören, wird ab 15. Mai bei gemeinsamen Fahrten von mindestens 6 Personen zu Wettkämpfen eine Fahrpreisermäßigung von 50 % des Personenzugfahrpreises gewährt.

f) Die Fahrpreisermäßigung für Kinderreiche wurde ab 15. Mai auf Kinder bis zu 21 Jahren (bisher 18 Jahren) ausgedehnt.

g) Die Benutzer der Feriensonderzüge erhalten für Entfernungen bis 500 km 33⅓ % und ab 501 km 40 % Fahrpreisermäßigung. Bei den Feriensonderzügen von und nach Ostpreußen beträgt die Ermäßigung bis 500 km 50 % und ab 501 km 60 %.

h) Die Netzkarten für mehrere Netze werden seit 1. Oktober nicht mehr ausgegeben. An ihre Stelle treten Anschlußnetzkarten (3. Klasse 30 RM, 2. Klasse 40 RM und 1. Klasse 50 RM). Die Preise der Netzkarten für die ganze Reichsbahn wurden herabgesetzt.

Im Gepäckverkehr hat sich die am 1. Mai 1934 durchgeführte Ermäßigung des Gepäcktarifs und des Tarifs für Musterkoffer um durchschnittlich 30 % gut ausgewirkt. Die beförderten Gewichtsmengen an Gepäck sind gegenüber 1934 um 17,0 %, die Einnahmen um 5,4 % gestiegen.

Das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zum Kraftverkehr hat durch das Gesetz vom 26. Juni 1935 über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, das am 1. April 1936 in Kraft getreten ist, eine neue Regelung erfahren, die bezweckt, den Lastkraftwagen in wirtschaftlicher Weise in die nationale Verkehrswirtschaft einzugliedern. Es ist zu hoffen, daß damit das schwierige Problem des Verhältnisses zwischen dem Güterfernverkehrsgewerbe und der Reichsbahn nach langwierigen Verhandlungen einer Lösung zugeführt wird, die den beiderseitigen Belangen dienen und der deutschen Volkswirtschaft zum Nutzen gereichen wird.

B. Betrieb.

Die Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung wurden sowohl auf dem Gebiet des Güterverkehrs wie im Personenverkehr planmäßig fortgesetzt. Im Güterverkehr wurden zur Verbesserung der Verkehrsbedienung und zur Verkürzung der Beförderungsdauer des Gutes die Geschwindigkeit der Güterzüge erhöht, der Einsatz von leichten Güterzügen vermehrt und die Wagen- und Zugaufenthalte auf den Unterwegsstationen durch gesteigerte Verwendung von Kleinlokomotiven verkürzt. Dem gleichen Ziel dient der vermehrte Einsatz von Behältern und Straßenfahrzeugen. Die Wirtschaftlichkeit im Betriebe ist durch den Ausbau von Zug- und Bahnhofbetriebsüberwachungen verbessert worden. Nur durch Einrichtung derartiger Überwachungsstellen wird es möglich sein, größte Leistungsfähigkeit auf vorhandenen beschränkten Betriebsanlagen zu erzielen.

Die betrieblichen Leistungen an Zugkilometern und Güterwagenachskilometern im Güterverkehr (ohne dienstlicher Verkehr) weisen eine dem Verkehrsanstieg entsprechende Steigerung auf. Es wurden 1935 239,8 Mio. Zugkilometer gegen 216,7 Mio. in 1934 gefahren, d. s. 11 % mehr. Die achskilometrischen Leistungen sind gegenüber 1934 ebenfalls um 11 % gestiegen. Die Einnahme je Zugkilometer der Güterzüge beträgt 9,70 RM gegen 9,87 RM im Vorjahr. Die Einnahme je Achskilometer der Güterzüge beläuft sich wie im Vorjahr auf 13 Rpf.

Im Personenverkehr wurde der Fahrplan den gesteigerten Verkehrsanforderungen angepaßt und durch verstärkten Einsatz von Triebwagen, Ausbau der Zugverbindungen und Beschleunigung der Züge stetig verbessert. Die Versuche mit leichten Reisezugeinheiten mit eigener Kraftquelle zeitigen erfolgversprechende Ergebnisse. Die neuen Bauarten der Fahrzeuge berücksichtigen weitgehend die technischen Errungenschaften, sie gewährleisten trotz erhöhter Geschwindigkeiten ein ruhiges und sicheres Fahren. Die Ausstattung der Personenwagen konnte verbessert und damit die Annehmlichkeit und Be-

quemlichkeit für die Reisenden weiter erhöht werden. Die für hohe Geschwindigkeiten entwickelten besonders leistungsfähigen Lokomotiven und Triebwagen in Stromlinienform haben sich bei den Versuchsfahrten, bei denen Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h erzielt wurden, gut bewährt, so daß sie zum Sommerfahrplan 1936 in den regelmäßigen Betrieb eingesetzt werden konnten. Den Fahrplänen der bisher eingesetzten Schnelltriebwagen liegt eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugrunde. Den Erfordernissen des modernen Verkehrs entsprechend ist die Reisegeschwindigkeit nicht nur auf den großen Schnellzugstrecken und im internationalen Verkehr, sondern auch auf Nebenbahnen erhöht worden. Bei einer Betriebslänge von 22 905 km an vollspurigen Nebenbahnen wurden Ende 1935 betrieben:

mit einer Höchstgeschwindigkeit	bis 40 km/h	= 23,5 %
„ „ „	von 41 bis 50 km/h	= 56,3 %
„ „ „	„ 51 „ 60 „	= 19,1 %
„ „ „	über 60 km/h	= 1,1 %.

Die fahrplanmäßigen Leistungen wurden in steigendem Maße durch Sonderzüge zu stark ermäßigten Preisen ergänzt, z. B. die Fahrten zu den großen nationalen Kundgebungen und Veranstaltungen der Partei und namentlich auch zugunsten der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude".

Die Zugleistungen im Reisezugdienst betrugen 486 Mio. Zugkilometer gegen 448 Mio. im Vorjahr, d. s. 8 % mehr. Die achskilometrischen Leistungen sind gegenüber 1934 um 7 % gestiegen. Die Einnahme je Zugkilometer der Reisezüge beträgt ohne Berücksichtigung der auf den Personenzugdienst entfallenden Anteile aus dem Post-, Expreßgut- und Eilgutverkehr 2,03 RM gegen 2,05 RM im Vorjahr. Die Einnahme je Achskilometer der Reisezüge beläuft sich wie im Vorjahr auf 10 Rpf.

Der Ergänzung des Schienenverkehrs dienen linienmäßige Reichsbahn-Autobus-Verkehre mit neuzeitlichen Schnellreisewagen auf den fertiggestellten Teilstrecken der Reichsautobahnen. Bequeme Schnellreisewagen verkehren zur Zeit auf den Strecken Frankfurt (Main) —Darmstadt—Mannheim und Heidelberg und zwischen München—Tegernsee und München—Fischhausen-Neuhaus am Schliersee.

Die durchschnittliche Leistung einer Dampflokomotive zwischen zwei Ausbesserungen betrug 1935 rd. 119 000 km gegenüber rd. 115 000 km im Vorjahr. Bezogen auf die Zugkilometer stiegen die Vorspannleistungen und die Leerfahrten unbedeutend an. Dagegen ging der Verschiebedienst etwas zurück. Der Ausbesserungsstand der Dampflokomotiven betrug im Jahresdurchschnitt ohne Anrechnung der von der Ausbesserung zurückgestellten Lokomotiven 13,9 %. Im Laufe

des Jahres wurden 161 überalterte und unwirtschaftlich arbeitende Lokomotiven ausgemustert und 135 neue Lokomotiven in Dienst gestellt; außerdem kamen mit den Saarbahnen 330 Dampflokomotiven hinzu. Am Jahresende waren rd. 500 Lokomotiven überzählig.

Der Brennstoffverbrauch der Dampflokomotiven betrug auf 1000 Lokomotivkilometer 13,74 t gegenüber 13,50 t im Jahre 1934; auch auf geleistete Bruttotonnenkilometer bezogen lag er um rd 0,4 % höher.

Durch Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Augsburg—Nürnberg mit der Güterbahn Nürnberg Rbf.—Reichelsdorf am 10. Mai und der Strecke Schönebeck (Elbe)—Bad Salzelmen am 1. Juni erweiterte sich der Umfang der elektrischen Zugförderung von 2070 auf 2226 km Streckenlänge. Ferner wurden die ortsfesten Anlagen für den Versuchsbetrieb auf den Strecken Freiburg (Breisgau) —Neustadt (Schwarzw.) nebst Titisee—Seebrugg fertiggestellt. Von großer Bedeutung war der Beschluß der Reichsbahn, den elektrischen Zugbetrieb auf der wichtigen zweigleisigen Durchgangslinie Nürnberg —Halle (Saale) mit der Abzweigung Großkorbetha—Leipzig, insgesamt 350 km Streckenlänge, einzurichten. Der Kostenanschlag hierfür schließt mit 114 Mio. RM ab, von denen 68 Mio. RM auf ortsfeste Anlagen und rd. 46 Mio. RM auf Triebfahrzeuge entfallen.

Die Betriebsunfälle auf Vollspurbahnen haben gegenüber 1934 zugenommen. Die Gesamtzahl ist mit 2456 Unfällen um 179 = 8 % höher als im Vorjahr, und zwar ist die Zahl der Entgleisungen um 60 = 23 %, der Zusammenstöße um 48 = 22 % und der sonstigen persönlichen Unfälle um 22 = 1 % gestiegen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, daß das Netz durch die Rückgliederung der Saarbahnen seit 1. März 1935 größer geworden ist.

Insgesamt wurden bei Zugunfällen 39 Reisende getötet und 255 verletzt, d. s. 194 verunglückte Reisende oder 40 % weniger als 1934. Dagegen ist bei den durch eigene Unvorsichtigkeit zu Schaden gekommenen Reisenden eine Zunahme um 20 = 8 % zu verzeichnen. Die Zahl der verunglückten Bediensteten ist mit 1081 um 55 = 5 % niedriger als im Vorjahr. In 861 Fällen = 80 % der Gesamtzahl wurde der Unfall durch ungenügende Vorsicht begünstigt.

C. Finanzen.

Die Betriebsrechnung schließt auf der Einnahmeseite mit 3586,1 Mio. RM ab, d. s. 259,8 Mio. RM oder 7,8 % mehr als in 1934. Von dieser Gesamteinnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 27,6 %, auf den Güterverkehr 64,8 % und auf sonstige Einnahmen 7,6 %. Es darf als ein Zeichen für den gleichmäßigen Verlauf der gegenwärti-

gen Konjunkturlinie im deutschen Wirtschaftsleben gewertet werden, daß sowohl der Güterverkehr wie auch der Personen- und Gepäckverkehr der Reichsbahn in jedem Monat des Berichtsjahres — abgesehen von geringen Schwankungen — einen dem Jahresanteil entsprechenden Einnahmezuwachs gegenüber 1934 zu verzeichnen hat. An diesem Anstieg der Einnahmen war insbesondere auch der Personen- und Gepäckverkehr mit beteiligt; er hat mit 988,6 Mio. RM das Ergebnis des Vorjahres um 71,6 Mio. RM, d. s. 7,8 %, übertroffen. Im Güterverkehr, auf den es zahlenmäßig wesentlich ankommt, da er in der Regel ⅔ der gesamten Betriebseinnahmen der Reichsbahn erbringt, ist das Ausmaß der Einnahmesteigerung mit 2324,5 Mio. RM um 184,5 Mio. RM oder 8,6 % größer als in 1934. Die sonstigen Einnahmen übersteigen mit 273 Mio. RM das Ergebnis des Vorjahres um 3,7 Mio. RM oder 1,4 %.

Die Ausgaben der Betriebsrechnung für die Betriebsführung sowie für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge betragen insgesamt 3433,9 Mio. RM; sie sind im Vergleich mit 1934 um 131,6 Mio. RM oder 4 % gewachsen. Der Anteil der Ausgaben für die Betriebsführung beträgt 61,2 %, der für Unterhaltung 26,1 % und für Erneuerung 12,7 %.

Die Betriebsrechnung schließt danach mit einem Überschuß von 152,2 Mio. RM ab. Im Geschäftsjahr 1934 betrug der Überschuß nur 24 Mio. RM. Die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen in Hundertteilen verbesserte sich demgemäß von 99,28 in 1934 auf 95,75 in 1935.

Der Überschuß der Betriebsrechnung von 152,2 Mio. RM mag im Verhältnis zu der 3586,1 Mio. RM betragenden Gesamteinnahme niedrig erscheinen; es war jedoch nicht angängig, ein besseres Ergebnis etwa durch stärkere Drosselung der Ausgaben zu erzielen, weil damit Schäden für die allgemeine Bedienung des Verkehrs oder mit einer ordnungsmäßigen Wirtschaft nicht vereinbare Nachteile für die Unterhaltung und Erhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge verbunden gewesen wären. Darüber hinaus mußte die Reichsbahn auch darauf bedacht sein, den für ihren Bedarf tätigen Zweigen der Industrie und des Handwerks eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung zu geben, um Erschütterungen des Arbeitsmarktes von dieser Seite aus zu vermeiden. Aus den erhöhten Betriebsleistungen folgten naturgemäß erhöhte Ausgaben für die Betriebsführung.

Von besonderer Bedeutung für die Höhe der Ausgaben für die Betriebsführung sind die Personalkosten. Insgesamt sind an Personalausgaben im Jahre 1935 2335 Mio. RM entstanden; mit 68,13 % aller Betriebsausgaben ist das von jeher der wichtigste und größte Ausgabe-

posten der Betriebsrechnung. Im Geschäftsjahr 1934 stellten sich die entsprechenden Zahlen für den Personalaufwand auf 2243 Mio. RM oder 67 %.

Auch die sächlichen Ausgaben für die Betriebsführung sowie für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge haben gewisse Erhöhungen erfahren, die einmal durch die Bedürfnisse der Betriebsabwicklung verursacht, daneben aber auch zur Unterstützung der arbeitspolitischen Maßnahmen der Reichsregierung übernommen wurden. Der deutschen Wirtschaft sind nach überschläglicher Berechnung im Jahre 1935 insgesamt rd. 1,5 Milliarden RM für Beschaffungen, Lieferungen und sonstige Arbeitsaufträge — einschließlich 300 Mio. RM an Löhnen für die eigenen Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter der Reichsbahn — zugeflossen. Nach der Durchführung der beiden großen zusätzlichen Arbeitsbeschaffungsprogramme von zusammen 1067 Mio. RM in den Jahren 1933 und 1934 sind die Arbeiten 1935 nicht mehr in einem Sonderprogramm zusammengefaßt, sondern im Rahmen des regelmäßigen Wirtschaftsplanes finanziert worden.

Bei der Beurteilung der Gesamtwirtschaftslage der Reichsbahn sind ihre Leistungen für das Reich und die auf ähnlichem Gebiet liegenden Lasten von besonderer Bedeutung. Dazu sind zu rechnen (Stand Ende 1935):

A. Politische Lasten.

1. Beitrag an das Reich		70,0 Mio. RM
2. Vorzugsdividende auf die dem Reich unentgeltlich überlassenen Vorzugsaktien		35,0 „ „
3. Beförderungssteuer		217,0 „ „
4. Politische Personallast u. dgl. (Pensionen für Beamte, die anläßlich der Demobilisierung übernommen werden mußten)		160,0 „ „
5. Mehrkosten aus neuer Grenzziehung		15,0 „ „
	zusammen	497,0 Mio. RM,

d. s. 13,9 % der Betriebseinnahmen des Jahres 1935.

B. Steuern, öffentliche Abgaben und Zinsendienst.

6. Steuern und öffentliche Abgaben		25,0 Mio. RM
7. Zinsendienst:		
a) Vorzugsdividende auf die übrigen ausgegebenen Vorzugsaktien	40,7 Mio. RM	
b) Dienst der Schulden	38,0 „ „	
c) Sonstige Zinsverpflichtungen, insbesondere aus Wechselkrediten	38,3 „ „	117,0 „ „
	Zusammen	142,0 Mio. RM.

Insgesamt betragen die politischen und sonstigen Lasten der Reichsbahn somit 639 Mio. RM oder etwa 1/5 ihrer Betriebseinnahmen. Gegen das Vorjahr mit 610 Mio. RM ist eine Erhöhung um 29 Mio. RM eingetreten.

Der Schuldenstand der Reichsbahn setzte sich Ende 1935 wie folgt zusammen:

1.	Vorzugsaktien	1 081,0 Mio. RM
2.	Young-Anleihe	206,8 „ „
3.	Reichsbahn-Schatzanweisungen 1935	150,0 „ „
4.	Steuerfreie Reichsbahn-Anleihe 1931	262,7 „ „
5.	Baukredite	256,0 „ „
6.	Sonstige Verbindlichkeiten	934,4 „ „
	Insgesamt	2 890,9 Mio. RM.

Der Gesamtschuldenstand ist somit um rd. 38 Mio. RM höher als Ende 1934; mit rd. 2,9 Milliarden RM hält er sich aber im Verhältnis zum Werte des Reichseisenbahnvermögens durchaus in wirtschaftlich vertretbaren Grenzen.

D. Personalwesen.

Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung wirkten sich auch im Jahre 1935 auf den Personalstand der Reichsbahn aus. Insbesondere hatten die großen Bauarbeiten, die technischen Fortschritte und die gesteigerten Betriebs- und Verkehrsleistungen einen vermehrten Personaleinsatz zur Folge. Hinzu kamen 12 104 saarländische Eisenbahner durch die Rückgliederung der Saarbahnen am 1. März 1935.

Im Durchschnitt des Jahres 1935 betrug die Kopfzahl 656 223, d. i. gegenüber 1934 eine Steigerung um 25 318 Köpfe = 4 % (rechnet man die Saar nicht mit, so beträgt die Steigerung 13 214 Köpfe = 2 %). Außerdem sind im Jahresdurchschnitt 1935 für die Kapitalrechnung und für Arbeitsleistungen zu Lasten Betriebsfremder rd. 3600 Bahnunterhaltungsarbeiter und rd. 500 Werkstättenarbeiter beschäftigt worden. Die Zahl der Beamten betrug Ende 1935 rd. 282 000. Für die Reichsautobahnen hat die Reichsbahn rd. 5500 Beamte und Angestellte zur Verfügung gestellt, die in den vorstehenden Personalzahlen mit enthalten sind.

Für die im Arbeitsverhältnis beschäftigten und für eine Anstellung als Beamte in Aussicht genommenen Frontkämpfer wurde in Würdigung ihrer Verdienste um das Vaterland in der Kriegszeit die bisher mit der Erreichung des Alters von 40 Jahren für sie eintretende Anstellungssperre beseitigt. Diese Vergünstigung hat bisher rd. 4000 Frontkämpfern die Anstellung gebracht, die ihnen sonst versagt geblieben wäre.

Mit der Einstellung von Dienstanfängern wurde fortgefahren. Es sind einberufen worden: für den gehobenen mittleren nichttechnischen Dienst 850, für den gehobenen und den einfachen mittleren technischen Dienst 1650, für den nichttechnischen Assistentendienst 1350 und für den Betriebsassistentendienst 100 Dienstanfänger. Darunter befinden sich 1400 Versorgungsanwärter. Außerdem wurden 500 jugendliche Arbeiter (Junghelfer) angenommen, die als künftiger Nachwuchs für die Beamtenstellen gedacht sind.

Der Erziehung der Jugendlichen wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Reichsamt für Jugendführung der Deutschen Arbeitsfront und mit der Reichsjugendführung besondere Aufmerksamkeit gewidmet, wie auch die nationalsozialistische Schulung des gesamten Personals im Benehmen mit dem Reichsschulungsleiter der NSDAP nachdrückliche Förderung erfuhr. Das Ziel der Erziehungs- und Schulungsarbeit geht dahin, innerhalb der gesamten Gefolgschaft den Geist aufrichtiger und treuer Berufs- und Betriebskameradschaft und echter Volksgemeinschaft zu pflegen. Die ähnliche Ziele der Kameradschaft und der körperlichen Ertüchtigung verfolgenden Turn- und Sportvereine, die sozialen Selbsthilfeeinrichtungen der Gefolgschaft wurden seitens der Verwaltung in ihren gemeinnützigen Bestrebungen gefördert.

Auf dem Gebiet der reichsgesetzlichen Sozialversicherung sind für die Deutsche Reichsbahn die vierte Ausführungsverordnung vom 20. Dezember 1934 über Reichsbahnarbeiterpensionskassen und die achte Ausführungsverordnung vom 8. Juni 1935 über die Eisenbahn-Arbeiterpensionskasse des Saargebiets von besonderer Bedeutung. Auf Grund der ersteren Verordnung wurden mit Wirkung vom 1. Januar 1935 die ehemals selbständigen Arbeiterpensionskassen Abteilungen A und B zu einer einheitlichen Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A und B zusammengelegt und ferner wurde der Bereich dieser Sonderanstalt Abteilung A auch auf die Bezirke der Reichsbahndirektionen Schwerin und Stuttgart und das Gebiet der früheren Reichsbahndirektion Oldenburg ausgedehnt, wo die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn bisher bei den Landesversicherungsanstalten versichert waren. So ist die Reichsbahn-Versicherungsanstalt nunmehr für den gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn mit ihren Abteilungen A und B zuständig. Auf Grund der achten Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 8. Juni 1935 wurde nach Rückgliederung des Saarlandes an das Deutsche Reich die Eisenbahnarbeiterpensionskasse und die Rentenzuschußkasse des Saargebiets mit der Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A und B vereinigt. Beachtenswert ist ferner noch die fünfte Durchführungsverordnung zum Aufbaugesetz vom

21. Dezember 1934, durch die der Führergrundsatz in der gesetzlichen Versicherung verwirklicht wurde. Die Satzungen der Reichsbahn-Versicherungsanstalt werden dieser Verordnung entsprechend umgearbeitet, nachdem dies bei den Organen der Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn bereits geschehen ist.

Bei der reichsgesetzlichen Krankenversicherung wurde die Aufsicht über die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn straffer zusammengefaßt, indem die Aufsicht, die bisher den Reichsbahndirektionen als Versicherungsämtern zustand, in ihren wesentlichen Punkten für sämtliche Kassen der Reichsbahndirektion Berlin übertragen wurde. Dadurch soll auch eine Angleichung der zur Zeit noch sehr verschiedenen Beiträge und Leistungen bei den Betriebskrankenkassen angestrebt werden.

E. Bauwesen.

Das Netz der Deutschen Reichsbahn umfaßte Ende 1935 54 332 km Eigentumslänge gegenüber 53 871 km Ende 1934. Von dem Zuwachs entfallen allein 440 km auf die mit der Rückgliederung des Saarlandes am 1. März 1935 in die Reichsbahn einbezogenen Saareisenbahnen. Die Schiffsstrecken der Reichsbahn sind mit 675 km seit 1932 unverändert. Die bedeutendsten von ihnen sind die Fährverbindungen Saßnitz Hafen—Trälleborg (107 km) und Warnemünde—Gedser (42 km) und die Linien der Bodenseeschiffahrt (insgesamt 195 km).

Die Bautätigkeit war im Rahmen der verfügbaren Mittel außerordentlich rege, wenn auch auf die finanzielle Gesamtlage der Reichsbahn Rücksicht genommen werden mußte. Neben den durch die Bedürfnisse einer geordneten Betriebsabwicklung und der Betriebssicherheit erhöhten Aufwendungen für die Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen stand zunächst die Förderung der im Gange befindlichen Bauvorhaben im Vordergrund. Hier ist z. B. die Berliner Nord-Süd-S-Bahn zu nennen. Im Rahmen der Ausführung der Nord-Süd-S-Bahn wurden außerhalb der eigentlichen Neubaustrecke die beiden nördlich vom Stettiner Bahnhof gelegenen Vorortbahnhöfe Humboldthain und Bornholmer Straße in Betrieb genommen. Die Arbeiten im nördlichen Bauabschnitt sind bis Anfang Juli 1936 soweit fortgeschritten, daß der Betrieb auf der Teilstrecke Stettiner Bahnhof—Bahnhof Unter den Linden zum 28. Juli 1936 — also zu Beginn der Olympischen Spiele 1936 — aufgenommen werden kann. An neuen Bahnhöfen werden in Betrieb genommen: Stettiner Bahnhof, Oranienburger Straße, Friedrichstraße und Unter den Linden. Auf dem Potsdamer Platz sind als Vorbereitung die verschiedenartigsten Leitungen

umgelegt worden. Hier entsteht ein Bahnhof in eineinhalbfacher Tiefenlage, mit Überwerfungen der einzuführenden Gleise, der neben der durchgehenden Strecke Stettiner—Anhalter Bahnhof noch die getrennt eingeführte Ringbahn aufzunehmen hat. In der Saarlandstraße ist mit den Arbeiten noch nicht begonnen worden. Die Unterfahrung des Landwehrkanals am Anhalter Bahnhof ist fertiggestellt, während in den anschließenden Abschnitten bis zum Postbahnhof in der Luckenwalder Straße die Arbeiten noch im Gange sind. Ganz im Süden wird das Planum für den Abstellbahnhof Priesterweg geschüttet. Ein weiterer Bau, der Rügendamm, hat ebenfalls gute Fortschritte gemacht, so daß der Damm zu Beginn des Winterfahrplans 1936 in Betrieb genommen werden kann.

Auch der Bau der im Osthilfegesetz vorgesehenen Bahnen schritt vorwärts. Es sind dies die Linien Schwerin (Warthe)—Altbeelitz —(Kreuz), Heydebreck (Oberschl.)—Groß Strehlitz, Heiligenbeil—Zinten —Pr. Eylau und die Bäderbahn Palmnicken—Warnicken. Auf der Strecke Schwerin (Warthe)—Altbeelitz konnte im Oktober 1935 der 18,3 km lange Teilabschnitt Schwerin—Lipke (Neumark) in Betrieb genommen werden. Von einer weiteren Neubaustrecke Türkismühle—Kusel konnte die zweite Teilstrecke Wolfersweiler—Freisen mit 5,88 km im Oktober eröffnet werden. Darüber hinaus stellte das Jahr 1935 den Ingenieuren für den Reichsparteitag in Nürnberg, den Reichserntedanktag am Bückeberg und für die Olympischen Spiele 1936 in Garmisch und in Berlin besonders dankenswerte Sonderaufgaben.

Ebenso wie in der allgemeinen Bautätigkeit waren auch die Mittel für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues beschränkt. Es wurden 1336 km Gleise und 4581 Weicheneinheiten erneuert. Gelegentlich der Gleis- und Weichenerneuerung wurden Mängel der Linienführung, wo dies mit erträglichen Mitteln möglich war, beseitigt, um das Fahrvermögen der modernen Fahrzeuge besser ausnutzen zu können. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wurden die Abstände zwischen Haupt- und Vorsignalen an Schnellverkehrsstrecken vergrößert, die Vorsignale verbessert und der Bau von Zugbeeinflussungseinrichtungen weiter gefördert. Die Arbeiten zur Erhöhung der Sicherheitsverhältnisse an den Wegübergängen sind ebenfalls erheblich gefördert worden, namentlich durch Sichtverbesserungen und Ersatz von fernbedienten Schranken durch solche mit örtlicher Bedienung. An über 100 Wegübergängen sind Warnlichtanlagen aufgestellt. Eine große Zahl von Wegübergängen in Schienenhöhe ist durch den Bau von Unter- und Überführungen oder Herstellung von Seitenwegen aufgehoben worden. An für den Kraftverkehr besonders wichtigen Wegübergängen wurde

die Aufstellung von Baken zu ihrer besseren Kennzeichnung in die Wege geleitet.

In der Oberbaustoffwirtschaft umfaßte der mit dem Stahlwerksverband abgeschlossene Vertrag insgesamt 360 000 t für 1935. Diese Menge war geringer als im Vorjahr, gab aber den deutschen Walzwerken durch die im voraus bestimmten Monatsmengen den für ihre Beschäftigung wichtigen Rückhalt. Das gleiche gilt auch für die Kleineisenindustrie und Weichenwerke, die ebenfalls in einer den Stahlwerksbestellungen angepaßten Höhe laufend liefern konnten. An Holzschwellen wurden rd. 3,5 Mio. Stück beschafft. Die Steinindustrie erhielt Aufträge an Gleisschotter, die ungefähr den Bestellungen des Vorjahrs gleichkamen. Bei dieser Industrie berücksichtigte man vor allem die notleidenden Gebiete. An Oberbaustoffen wurden im Jahre 1935 verbraucht: Schienen 159 000 t, Kleineisen 68 000 t, Weichen 41 000 t, eiserne Bahnschwellen 91 000 t, eiserne Weichenschwellen 21 000 t, hölzerne Bahnschwellen 2,7 Mio. Stück, hölzerne Weichenschwellen 405 000 m und Bettungsstoffe (Kies und Steinschlag) 4,4 Mio. cbm.

Im übrigen wurden in der Stoffwirtschaft Verbesserungen und Vereinfachungen durchgeführt. Die Verwaltung und Behandlung der Oberbaustoffe in den Oberbaulagern wurde auf eine einheitliche Grundlage gestellt.

Die Unterhaltung der Brücken und Ingenieurhochbauten wurde in den durch die beschränkten Mittel gezogenen Grenzen durchgeführt. Insbesondere konnte die Wiederherstellung schadhafter Gewölbe, Pfeiler und Widerlager fortgesetzt werden. Ferner wurden Instandsetzungen der Abdichtung der Bauwerke in größerem Umfange durchgeführt.

Die Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sind an vielen Stellen ergänzt und verbessert worden. Eine größere Zahl veralteter Stellwerke wurde vollständig erneuert und zum Teil durch elektrische Kraftstellwerke ersetzt. Die Ausrüstung von Bahnen mit elektrischer Streckenblockung wurde fortgesetzt. Durch den Einbau von Zungenriegeln, Fahrstraßenfestlegungen, Flankenschutzeinrichtungen, selbsttätig wirkenden Gleisfreimeldeanlagen usw. konnte auf vielen Bahnhöfen die Sicherheit erhöht und die Betriebsabwicklung verbessert werden.

F. Fahrzeugpark.

Die steigenden Verkehrsbedürfnisse, vor allem die Leistungen zu den großen Festen und zu den gewaltigen Kundgebungen und Veranstaltungen der Partei und ihrer Gliederungen haben an den Fahrzeugpark der Reichsbahn erhöhte Anforderungen gestellt, denen durch Neu-

beschaffung von Fahrzeugen aller Art Rechnung getragen wurde. Dabei wurde großer Wert auf die konstruktive Durchbildung nach fortschrittlichen technischen Gesichtspunkten gelegt, um den Fahrzeugpark auf diese Weise den technischen Errungenschaften weitestgehend anzupassen und eine möglichst gute, zuverlässige, schnelle und betriebssichere Verkehrsbedienung zu gewährleisten.

Im Geschäftsjahr wurde eine größere Anzahl Lokomotiven der Baureihen 01, 03, 64 und 86 beschafft. Die 01- und 03-Lokomotiven sind sämtlich mit verstärkter Bremse ausgerüstet und für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h bestimmt. An neueren Bauarten wurden u. a. erstmalig beschafft: 2 Stück Heißdampf-Dreizylinder-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 05 und eine Heißdampf-Zweizylinder-Tenderlokomotive der Baureihe 61, sämtlich mit Stromlinienverkleidung und für 175 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die 05-Lokomotive erreichte bei Versuchsfahrten mit einem 200-t-Zug 196 km/h Höchstgeschwindigkeit, sie ist am 15. Mai 1936 auf der Strecke Berlin Lehrter Bahnhof—Hamburg eingesetzt worden. Die Lokomotive der Baureihe 61 befördert einen aus 4 vierachsigen, kurzgekuppelten Leichtwagen bestehenden Zug, der seit dem 15. Mai 1936 auf der Strecke Berlin Anhalter Bahnhof—Dresden verkehrt.

Neu in den Dienst gestellt wurden 13 zweiteilige Diesel-elektrische Schnelltriebwagen mit einer Leistung 2 × 410 PS, ferner eine größere Anzahl zweiachsiger Verbrennungstriebwagen von 135 bis 150 PS und vierachsiger Verbrennungstriebwagen von 210, 300, 410 und 420 PS-Leistung nebst zugehörigen Steuer- und Beiwagen. Hinzu kommen noch einige Sonderbauarten. Auch beim Bau von Dampftriebwagen konnten Fortschritte durch Verbesserung der Dampferzeugungs- und Maschinenanlagen erzielt werden. Schnelltriebwagen wurden am 1. Juli auf der Strecke Köln—Berlin über Essen Hbf.—Hannover, am 15. August auf der Strecke Frankfurt (Main)—Berlin über Erfurt—Leipzig und am 6. Oktober zwischen Köln und Hamburg über Wanne—Eickel—Osnabrück eingesetzt.

Die im Laufe des Geschäftsjahres neu angelieferten Personenwagen (D-Zugwagen und neu durchgebildete vierachsige Durchgangswagen für Eil- und Personenzüge) weisen gegenüber den in früheren Jahren beschafften Wagen verlängerte Abteile, bequeme Polster, ansprechende Innenausstattung und eine sich selbsttätig regelnde Heizeinrichtung auf. Die gleichen Verbesserungen werden auch im wagenbaulichen Teil der Triebwagen angewandt. Bei dem neuen Dampfschnellzug (Baureihe 61) tragen mehrere besonders leichte und hervorragend ausgestattete Personenwagen wesentlich zur Lösung des Schnell-

fahrproblems bei. An einem für die Berliner S-Bahn für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h entwickelten Probezug wurden ebenfalls wagenbauliche Verbesserungen durchgeführt, die für weitere Wagenlieferungen übernommen werden.

Die Bemühungen zur Verbesserung der Bremse der Fahrzeuge sind fortgesetzt worden. Die Tenderlokomotiven und Tender der Lokomotiven für besonders schnellfahrende Züge haben selbsttätige Lastabbremsung erhalten, um auch bei Vollast einen kurzen Bremsweg zu erreichen.

Von den im Jahre 1934 in Auftrag gegebenen 945 Lastkraftwagen, die sich auf 640 Stück 5-t-Diesel-, 280 Stück 3-t-Diesel-, 10 Stück 5-t-Dieselwagen mit Trilok-Flüssigkeitsgetriebe, 5 Stück 5-t-Holzgaswagen, 10 Stück 5-t-Doble-Dampflastkraftwagen erstrecken, sind bis Ende des Geschäftsjahrs 800 Wagen abgeliefert worden. Auf Grund der im Vorjahr gemachten guten Erfahrungen mit den von der Deutschen Reichsbahn entworfenen Einheitsanhängern für 3-t- und 5-t-Nutzlast konnten im Mai 1935 500 solcher Anhänger vergeben werden, die sich auf 225 Stück 3-t- und 275 Stück 5-t-Anhänger verteilen.

Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge wurden im Geschäftsjahr 1935 rd. 130,4 Mio. RM ausgegeben. An neuen Fahrzeugen wurden im Laufe des Geschäftsjahres angeliefert: 135 Dampflokomotiven, 23 elektrische Lokomotiven, 244 Kleinlokomotiven, 322 Trieb-, Steuer- und Beiwagen, 101 Personenwagen, 22 Gepäckwagen, 3474 Güter- und Bahndienstwagen, 2 Schiffe, 22 Kraftomnibusse und 1374 Straßenkraftfahrzeuge zur Güterbeförderung und Anhänger.

Die Bestandszahlen bei fast allen Fahrzeugarten weisen im Vergleich zu 1934 trotz der üblichen Ausmusterungen abgängiger Fahrzeuge eine leichte Erhöhung auf. Es waren am Jahresende 1935 im Vergleich zu 1934 vorhanden:

	1935	1934
Dampflokomotiven	20 176	19 887
Kleinlokomotiven	993	754
Elektrische Lokomotiven	484	461
Elektrische Triebwagen	1 044	1 014
Sonstige Triebwagen	517	370
Steuerwagen	904	751
Beiwagen	838	772
Personenwagen	60 343	59 925
Gepäckwagen	20 303	20 407
Güter- und Bahndienstwagen	596 597	594 128

Am meisten ist die Zahl der sonstigen Triebwagen, d. h. der Triebwagen mit eigener Kraftquelle, sowie der Steuerwagen gestiegen. Die kilometrische Leistung dieser Triebwagen konnte gegenüber dem Vorjahr um rund 37 % verbessert werden.

Die Leistungen des Werkstättendienstes mußten entsprechend den erhöhten Betriebsleistungen nicht unerheblich gesteigert werden. Durch sorgfältigen Ausgleich der Arbeit zwischen den Werken und Werkbezirken ist es erreicht worden, die Fahrzeuge für die großen Spitzenleistungen des Reiseverkehrs reibungslos bereitzustellen. Auch die für den Herbstverkehr erforderlichen Güterwagen konnten durch Senkung des Güterwagenausbesserungsstandes unter 25 000 Wagen zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Rückgliederung des Saargebiets kamen die Werkstättenämter Saarbrücken-Burbach und St. Wendel mit der angegliederten Werkstätte Saarbrücken wieder zur Reichsbahn. Durch den Zugang von 2200 Arbeitern der Saarwerkstätten und durch Einstellung von über 2500 Lehrlingen zu Ostern 1935 hat sich die Zahl der Werkstättenarbeiter im Jahresdurchschnitt 1935 auf rd. 93 000 erhöht gegenüber rd. 87 000 im Vorjahr, d. s. 7 % mehr.

Die im Jahre 1934 begonnenen Neubauten und Umbauten in den Werkstätten Potsdam, Nürnberg und Dessau wurden fortgeführt. In der Werkstätte Saarbrücken-Burbach wurde der Bau einer neuen Lehrlingswerkstätte in Angriff genommen.

Im Jahre 1935 betrug der Kostenaufwand für Fahrzeugunterhaltung und Sonderleistungen 535,4 Mio. RM gegenüber 513,3 Mio. RM in 1934, d. s. 4 % mehr. Beachtlich ist die Steigerung, welche die Ausbesserungskosten für das Stück der verschiedenen Fahrzeugarten in den letzten Jahren erfahren haben. Dies ist zum großen Teil auf die größeren Schwierigkeiten zurückzuführen, die die modernen und komplizierter gewordenen Fahrzeugbauarten bei der Ausbesserung verursachen. Im übrigen wurden in der Fahrzeugunterhaltung die Bestrebungen, an Stelle der devisenzehrenden Fremdstoffe Heimstoffe zu verwenden, weitgehend gefördert. Auch wurde der Wiederverwendung altbrauchbarer Stoffe besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

G. Organisation.

Mit der Rückgliederung des Saargebiets am 1. März 1935 ist die Reichsbahndirektion Trier nach Saarbrücken zurückverlegt und mit der bisherigen Eisenbahndirektion des Saargebiets zur „Reichsbahndirektion Saarbrücken" vereinigt worden. Der Bezirk der Reichsbahndirektion Saarbrücken umfaßt nunmehr alle im Saargebiet gelegenen Eisenbahnen

des Reiches, den Bezirk der bisherigen Reichsbahndirektion Trier und die bis zum 28. Februar 1935 von den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen betriebenen, im Saargebiet liegenden Strecken der ehemaligen Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Am 1. Mai und 1. Juni 1935 sind die Verkehrskontrollen für die Reichsbahndirektionen Köln und Saarbrücken nach Trier verlegt worden.

Die drei Elektrotechnischen Ämter in Dresden, Chemnitz und Leipzig sind am 31. März 1935 aufgelöst worden. Ihre Aufgaben gehen auf die örtlich zuständigen Betriebsämter (Sicherungs- und Fernmeldedienst) und Maschinenämter (Starkstromdienst) über. Damit ist die Vereinheitlichung des elektrotechnischen Dienstes innerhalb der ganzen Reichsbahn durchgeführt worden.

Die „Oberste Bauleitung für die süddeutschen Elektrisierungen in München" ist zum 1. August 1935 nach Leipzig verlegt worden, sie erhielt die Bezeichnung „Oberste Bauleitung für Elektrisierungen". Ihr sind als neue Aufgabe die Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Zugbetriebs auf der Strecke Nürnberg—Halle mit der Abzweigung Großkorbetha—Leipzig übertragen worden.

Das „Deutsche Ausgleichsamt", das bisher seinen Sitz in Berlin hatte, ist zum 1. April 1935 nach Leipzig verlegt worden.

Der gesamte Abnahmedienst der Reichsbahn ist zum 1. Oktober 1935 in der Hand des Reichsbahn-Zentralamts für Einkauf vereinigt worden. Ihm sind nun auch die Abnahmeämter in München und Dresden unterstellt. Für die Abnahmen in den Direktionsbezirken Karlsruhe, Ludwigshafen, Saarbrücken und Stuttgart ist ein neues Abnahmeamt in Mannheim errichtet worden.

Am 1. Januar 1936 ist eine neue geschäftsführende Direktion für das Werkstättenwesen in Stuttgart geschaffen worden. Dieser Werkstättenbezirk umfaßt die Reichsbahndirektionsbezirke Karlsruhe, Ludwigshafen, Saarbrücken und Stuttgart.

In der Hauptverwaltung sind mit Wirkung vom 1. Januar 1936 die Maschinentechnische Abteilung und die Einkaufsabteilung zu einer „Maschinentechnischen und Einkaufsabteilung" zusammengelegt worden.

E. Ziche, Berlin.

Die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1935[1].

Von

Reichsbahnrat Graf **Lambsdorff** und
Reichsbahnamtsrat **Kuhatscheck** bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn.

Die Sozialversicherung nimmt unter den Aufgaben der nationalsozialistischen Staatsführung einen bevorzugten Platz ein. Das hat die Gesetzgebung der letzten drei Jahre zur Genüge bewiesen. Darin liegt nichts Absonderliches. Nach den Worten unseres Führers Adolf Hitler ist die vornehmste Aufgabe eines Staates, das Wohl der Volksgemeinschaft zu wahren und zu mehren. Die Sozialversicherung hat aber den Zweck, gerade jenen Schichten der Volksgemeinschaft, die infolge ihrer wirtschaftlichen Schlechterstellung den Folgen der Wechselfälle des Lebens, wie Krankheit, Unfall, Invalidität, nicht aus eigener Kraft zu begegnen vermögen, eine wirksame und würdige Hilfe zu geben. Wir sagen ausdrücklich „Hilfe". Die Leistungen der Sozialversicherung sind nämlich keineswegs Almosen oder eine Art Armenunterstützung, sondern eine zum großen Teil aus eigenen Mitteln erworbene Versorgung. Von den 3⅓ Milliarden RM Beiträgen werden 1,5 Milliarden von den Versicherten, 1,3 Milliarden von den Betriebsführern und 540 Millionen vom Reich aufgebracht.

Die Regierung Adolf Hitlers ist auf dem Gebiet der Sozialversicherung vor allem durch zwei Gesetze gekennzeichnet.

Das erste Gesetz vom 7. Dezember 1933 zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Invaliden-, der Angestellten- und der knappschaftlichen Versicherung diente der Wiederherstellung der stark gefährdeten finanziellen Sicherung der Rentenversicherung. Es ist in früheren Abhandlungen ausführlich behandelt worden[2]. Das zweite

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1463 ff.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1366 ff.

Gesetz vom 5. Juli 1934 über den Aufbau der Sozialversicherung[1] brachte eine völlige Neuordnung der Sozialversicherung. Es enthielt die Grundsätze für ihren organisatorischen Neuaufbau, der zwar die vorhandenen Versicherungsträger in ihrer selbständigen Eigenart im wesentlichen beibehielt, andererseits aber dafür sorgte, daß die Versicherungsträger zu gemeinsamer Arbeit näher aneinandergeführt und zu gegenseitiger Hilfe verbunden wurden und daß nach oben hin eine straffe Zusammenfassung und Leitung durchgeführt wurde.

Die Durchführung der Aufbaugesetzgebung war im Berichtsjahr noch in vollem Gang. Auf wesentlichen und schwierigen Gebieten sind die grundsätzlich festgelegten Lösungen noch nicht zu erwarten und im einzelnen auch noch nicht zu erkennen. Wenn danach nach den schon erwähnten beiden Gesetzen im vergangenen Jahr weitere Gesetze von grundlegender Bedeutung nicht erschienen sind und auch nicht notwendig waren, so hat das Jahr 1935 doch eine Fülle von Maßnahmen gebracht, die die in den Vorjahren angegebene Linie tatkräftig fortsetzten und im Aufbau und Ausbau das bisher Erreichte wesentlich gefördert haben.

Nachdem zur Durchführung des Aufbaugesetzes schon im Jahr 1934 fünf Aufbauverordnungen erschienen waren, in denen der Wegfall der sogenannten großen Organe, die Gemeinschaftsaufgaben auf dem Gebiet der Krankenversicherung, der Zusammenschluß der Reichsbahnarbeiterpensionskassen zu einer einzigen Sonderanstalt, der Reichsbahnversicherungsanstalt, sowie grundlegende Fragen über Führung und Aufsicht geregelt wurden, kamen im Berichtsjahr sieben weitere Aufbauverordnungen hinzu. Von diesen sind für die Versicherungseinrichtungen bei der Deutschen Reichsbahn von Bedeutung die 7. Verordnung vom 25. Mai 1935, die 8. Verordnung vom 8. Juni 1935, die 11. Verordnung vom 30. November 1935 und die 12. Verordnung vom 24. Dezember 1935. Sie werden in den nachfolgenden Sonderabschnitten noch eingehend behandelt werden. Die übrigen Verordnungen sollen der Vollständigkeit halber aber auch hier kurz gestreift werden.

Die Sechste Verordnung vom 13. März 1935 behandelt die Rechtsverhältnisse der Innungskrankenkassen im Zusammenhang mit den neuen Bestimmungen über den Aufbau des deutschen Handwerks. Sie berührt die Reichsbahnbetriebskrankenkassen nicht. Von allgemeinem Interesse ist nur, daß auf Grund dieser Verordnung viele Innungskrankenkassen vereinigt worden sind, so daß deren Zahl von 760 zu Beginn des Berichtsjahrs auf 320 am Ende des Jahrs gesunken ist.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1465 ff.

Die Neunte Verordnung vom 6. August 1935 setzt die im Aufbaugesetz getroffenen Bestimmungen über die Aufhebung der Ersatzkassen der Angestelltenversicherung in Kraft.

Die Zehnte Verordnung vom 26. September 1935 enthält Bestimmungen über die Vereinigung von Allgemeinen Ortskrankenkassen und von besonderen Ortskrankenkassen. Auch hier ist wie bei den Innungskrankenkassen eine starke Verringerung der Kassen erreicht worden, und zwar um 600. Es gibt jetzt nur noch 1100 Ortskrankenkassen.

Inzwischen sind im neuen Jahr noch zwei weitere Aufbauverordnungen ergangen, die zwar auch für die Versicherungsträger der Reichsbahn bedeutungslos sind, aber im Zusammenhang mit den übrigen hier kurz erwähnt werden sollen.

Die Dreizehnte Verordnung vom 17. Januar 1936 ergänzt die Neunte Verordnung vom 6. August 1935 und regelt Fragen der Angestelltenversicherung für die Schriftleiter und leitenden Angestellten der Presse. Vom 1. Januar 1936 an besteht für diese Personen die Beitragspflicht nach dem Angestelltenversicherungsgesetz.

Mit der Vierzehnten Verordnung vom 25. April 1936 wird u. a. der Führergrundsatz nunmehr auch bei den Landkrankenkassen und bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften durchgeführt. Bei den ersteren tritt an die Stelle des Vorstands ein Leiter. Hierzu wird vom Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft ein Bauer, Landwirt oder ein landwirtschaftliches Gefolgschaftsmitglied berufen. Bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften ist in Preußen der Oberpräsident, in den übrigen Ländern ein von der Landesregierung berufener Landesbeamter mit der Befähigung zum höheren Verwaltungsdienst oder zum Richteramt der Leiter der Genossenschaft.

Auch sonst ist im Berichtsjahr in den verschiedenen Versicherungsgebieten, namentlich in der Krankenversicherung, z. B. über die Zulassung von Zahnärzten und Dentisten, über die Rechnungsführung der Kassen, über die Krankenversorgung im freiwilligen Arbeitsdienst, über Verbesserungen in der Wochenhilfe usw., eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen ergangen, die gleichfalls in den nachfolgenden Sonderabschnitten dieser Abhandlung noch ausführlicher behandelt werden sollen.

Allgemeine Anteilnahme erweckte bei Jahresbeginn die Rückgliederung des Saargebiets. Auf Grund des Gesetzes über die vorläufige Verwaltung des Saarlandes vom 30. Januar 1935 erging die Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 15. Februar 1935. Sie regelte die Überleitung für sämtliche Versicherungszweige der Reichsversicherung. Eine ausführliche Darstellung der Verhältnisse findet sich im nachfolgenden Abschnitt.

Abschließend soll noch auf ein Gesetz hingewiesen werden, das die Sozialversicherung zwar nicht unmittelbar berührt, aber doch von erheblicher Bedeutung ist. Es handelt sich um die von der Reichsregierung unterm 13. Dezember 1935 erlassene und am 1. April 1936 in Kraft getretene Reichsärzteordnung. Durch sie wird das Arzttum als öffentliche Aufgabe anerkannt. Jeder deutsche Arzt ist, wie das Gesetz in seinen Anfangsworten sagt, zum Dienst an der Gesundheit des einzelnen Menschen und des gesamten Volks berufen. Er erfüllt eine durch dieses Gesetz geregelte öffentliche Aufgabe. Die ärztliche Tätigkeit ist Dienst am Volk und kein Gewerbe. Die Reichsärzteordnung gibt den deutschen Ärzten eine ständische Verfassung. Eine von der Reichsärztekammer erlassene Berufsordnung regelt die Pflichten des Arztes, zu deren Erfüllung er gehalten ist, solange er die Bestallung (früher Approbation) besitzt.

Die Reichsärztekammer ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Ihr unterstehen alle Ärzte mit Ausnahme der aktiven Sanitätsoffiziere der Wehrmacht und der Polizei. Ihre Anordnungen sind für die Ärzte bindend. Sie dürfen indessen nicht in die dienstliche Tätigkeit von ärztlichen Beamten und ärztlichen Angestellten des Reichs, der Länder, der Gemeinden, der Deutschen Reichsbahn und der Träger der Reichsversicherung oder in den vertrauensärztlichen Dienst in der Reichsversicherung eingreifen. Die kassenärztliche Versorgung wird durch die Reichsärzteordnung nicht geändert. Träger der Beziehungen der Kassenärzte zu den gesetzlichen Krankenkassen ist wie bisher die Kassenärztliche Vereinigung Deutschlands. —

Die Gesamteinnahmen, die Ausgaben und das Vermögen der deutschen Sozialversicherung für das Jahr 1934 sind aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

Versicherungszweig	Gesamteinnahmen	Davon Beiträge	Gesamtausgaben	Davon Leistungen	+ Überschuß — Fehlbetrag	Vermögen Ende 1934
	in Millionen RM					
Krankenversicherung	1128	1072	1041	1021	— 13	819
Unfallversicherung	356	334	317	268	+ 39	330
Invalidenversicherung	961	897	776	715	+185	1414
Angestelltenversicherung . . .	457	317	263	250	+194	2444
Knappschaftliche Pensionsversicherung	224	108	202	187	+ 22	151
Arbeitslosenversicherung . . .	1531	1527	1359	1123	+172	—
Insgesamt	4657	4255	4058	3564	+599	5158

Für sämtliche Zweige der Sozialversicherung ergibt sich im Jahr 1934 eine Gesamteinnahme von 4,7 Milliarden RM gegenüber 4,4 Milliarden RM im Vorjahr. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 4,1 Milliarden RM gegenüber 4,3 Milliarden RM im Vorjahr. Trotzdem sind 1934 die Ausgaben in allen Zweigen mit Ausnahme der Invalidenversicherung und der Arbeitslosenversicherung gestiegen. In der Kranken- und Angestelltenversicherung betrug die Steigerung über 10 %. Die Steigerung ist bei der Krankenversicherung auf die Erhöhung der Zahl der Versicherten und die dadurch bedingte Vermehrung der Krankheitsfälle, bei der Angestelltenversicherung darauf zurückzuführen, daß bei dem kurzen Bestehen dieses Versicherungszweiges die Zahl der Leistungsempfänger naturgemäß noch besonders ansteigt. Die Minderausgabe von 399 Millionen RM bei der Arbeitslosenversicherung ist eine Folge des Absinkens der Arbeitslosenziffer.

Das gesamte Vermögen der Sozialversicherungsträger ist im Lauf des Jahrs 1934 von 4,7 Milliarden RM auf 5,2 Milliarden RM gestiegen. Bei den einzelnen Zweigen ist die Entwicklung jedoch durchaus verschieden. Von dem Gesamtvermögen der Sozialversicherung entfällt nicht ganz die Hälfte auf die Angestelltenversicherung, ein Viertel auf die Invalidenversicherung und nicht ganz ein Sechstel auf die Krankenversicherung.

Der Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet der Sozialversicherung ist aus der nachfolgenden Übersicht zu ersehen:

im Kalenderjahr	Die wirkliche Jahresausgabe betrug rund: für die Krankenversicherung	für die Invalidenversicherung einschließlich Abt. B der Reichsbahnversicherungsanstalt	für die Angestelltenversicherung	für die Unfallversicherung	für die Arbeitslosenversicherung
	Reichsmark				
1913[1]	6 300 000	17 900 000	190 000	10 580 000	—
1925	20 435 000	36 231 000	4 004 000	11 818 000	3 833 000
1926	27 727 000	40 677 000	1 119 000	18 295 000	11 113 000
1927	32 176 000	43 982 000	1 116 000	18 856 000	12 114 000
1928	36 726 000	49 349 000	1 338 000	19 583 000	13 446 000
1929	40 138 000	49 845 000	1 529 000	20 712 000	14 252 000
1930	34 681 000	50 409 000	1 585 000	21 420 000	19 828 000
1931	27 107 000	49 947 000	1 499 000	20 740 000	24 138 000
1932	22 217 000	44 317 000	1 219 000	17 597 000	18 767 000
1933	20 557 000	44 041 000	1 400 000	15 487 000	19 435 000
1934	20 908 000	54 048 000	1 849 000	15 278 000	23 638 000
1935	22 455 000	58 106 000	2 422 000	15 438 000	25 419 000

[1] Alte Grenzen.

Bei dieser Gegenüberstellung ist zu beachten, daß sich unter den Ausgaben für die Krankenversicherung des Jahrs 1935 rund 10,2 Millionen RM für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung befinden. Die Gesamtausgaben des Jahrs 1935 (123 840 000 RM) sind gegenüber den Ausgaben des Vorjahrs (115 721 000 RM) um 7 % gestiegen.

Bei den Ausgaben der Reichsbahnverwaltung handelt es sich mit Ausnahme der Ausgaben für die Unfallversicherung, die zum weitaus größten Teil die Rentenlast darstellen und in ihrer Höhe fast unverändert geblieben sind, um die Arbeitgeberbeiträge. Da die Beiträge unverändert geblieben sind — einige Reichsbahnbetriebskrankenkassen konnten im Berichtsjahr ihre Beiträge sogar herabsetzen —, kann die Zunahme in den Ausgaben, die sich seit 1934 wieder bemerkbar gemacht hat, ihre Ursache in dem Anwachsen des Mitgliederbestandes haben. Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der gegen Krankheit bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen versicherten Personen in den Jahren 1935 440 825, 1934 424 104 und 1933 388 599. Die Steigerung des letzten Jahrs ist indessen nicht nur auf Neueinstellungen zurückzuführen, sondern sie erklärt sich auch aus dem Mitgliederzuwachs aus dem zum Reich zurückgekehrten Saargebiet. Von der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten des Saarlandes sind etwa 8000 Mitglieder übernommen worden.

Zu dem Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahnverwaltung für das Jahr 1935 traten an Beitragsaufwendungen der Versicherten (einschließlich der Beiträge für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn und die Zusatzversicherung der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt) 115 860 000 RM hinzu, so daß sich der Gesamtaufwand für die Sozialversicherung innerhalb der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1935 auf 239 700 000 RM belief (1934 = 222 597 000 RM, 1933 = 195 625 000 RM).

Bei dieser Gelegenheit sei darauf hingewiesen, daß die hier und da vertretene Ansicht, die Lohnabzüge der Arbeiter seien gegenüber der Vorkriegszeit erheblich gestiegen, insoweit nicht zutrifft, als die Beiträge der bereits in der Vorkriegszeit vorhandenen Versicherungseinrichtungen für die Zeiten vor und nach dem Krieg miteinander verglichen werden.

Der Lohnabzug für diese Versicherungen beträgt heute und 1913 durchschnittlich:

	1936	1913
Betriebskrankenkasse . . . . . %	3	2,4
Reichsbahnversicherungsanstalt Abt. A . . . . %	2,1	1,8
Reichsbahnversicherungsanstalt Abt. B . . . . %	2	2,8
Kranken- und Sterbegeldkasse . . . . %	1	1,5
zusammen . . %	8,1	8,5

Der Abzug ist danach sogar um 0,4 % gesunken. Neu hinzugekommen ist nach dem Krieg die Arbeitslosenversicherung. Der Abzug vom Lohn beträgt hierfür 3,3 %. Er bedeutet allerdings eine zusätzliche Belastung gegenüber der Vorkriegszeit. Der gleichfalls in der Nachkriegszeit eingeführte Steuerabzug vom Lohn und die Beiträge zur Arbeitsfront können hier nicht angeführt werden. Steuern wurden auch vor dem Krieg gezahlt, sie wurden nur nicht vom Lohn einbehalten. Gegenüber der Vorkriegszeit ist übrigens die Steuer bei den niedrigen Einkommen stark ermäßigt. Die Beiträge zur Arbeitsfront betragen etwa 1 % des Einkommens.

An Leistungen für die bei ihnen versicherten Mitglieder wendeten die selbständigen Versicherungseinrichtungen bei der Deutschen Reichsbahn im Berichtsjahr auf:

	in Mio. RM
die Reichsbahnbetriebskrankenkassen	43,2
die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung	30,4
die Kranken- und Sterbegeldkasse	4,6
die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A	36,3
Abteilung B	40,8
Zusammen	155,3

Das Vermögen der Versicherungsträger bei der Reichsbahn betrug im Berichtsjahr bei

	in Mio. RM
den Reichsbahnbetriebskrankenkassen	39,9
der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung	40,1
der Kranken- und Sterbegeldkasse	17,5
der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A	69,0
Abteilung B	190,0
Zusammen	356,5

A. Saargebiet.

Die Rückgliederung des Saargebiets im Anfang des Berichtsjahrs hatte umfangreiche gesetzgeberische Arbeiten auf dem Gebiet der Sozialversicherung zur Folge, da durch die bis zu diesem Zeitpunkt bestehende Trennung des Saarlandes vom Reichsgebiet manche Unterschiede zwischen den Sozialversicherungen beider Gebiete entstanden waren. Aufgabe der Gesetzgebung war es, für die unumgängliche Einheit der Sozialversicherung des Saargebiets mit der des übrigen Reichs möglichst schnell und ohne Härten oder Belastungen zu sorgen. Dies galt für sämtliche Zweige der Sozialversicherung.

Maßgebend für die Neuordnung der Sozialversicherung im Saargebiet waren folgende gesetzliche Vorschriften:

1. Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 15. Februar 1935 (RGBl. I, S. 240).
2. Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 18. April 1935 (RGBl. I, S. 545).
3. Zweite Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 23. August 1935 (RGBl. I, S. 1110).
4. Dritte Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 29. August 1935 (RGBl. I, S. 1122).
5. Deutsch-Französisches Abkommen über die Sozialversicherung im Saarland vom 18. Februar 1935 (RGBl. II, S. 153), enthalten in der Bekanntmachung über Vereinbarungen und Erklärungen aus Anlaß der Rückgliederung des Saarlandes vom 26. Februar 1935 unter 4b (RGBl. I, S. 121).
6. Achte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 8. Juni 1935 (RGBl. I, S. 758).

Die zu Ziffer 1 genannte Verordnung beruht auf dem Gesetz für die vorläufige Verwaltung des Saarlandes vom 30. Januar 1935 (RGBl. I, S. 66) und behandelt neben allgemeinen Vorschriften sowie Übergangs- und Schlußvorschriften die Überleitung für sämtliche Versicherungszweige der Reichsversicherung. Ihr wichtigster Grundsatz ist, daß vom 1. März 1935 ab das Reichsrecht auch für die Sozialversicherung des Saarlandes gilt. Die Verordnung selbst macht einige Ausnahmen von dieser grundsätzlichen Unterstellung, so beginnt z. B. nach Abschnitt 3 über Unfallversicherung die Versicherungspflicht von Betrieben und Tätigkeiten, die der Unfallversicherung neu unterstellt werden, erst am 1. Juli 1935. Im übrigen erhält der Reichs- und Preußische Arbeitsminister das Recht, Durchführungsvorschriften zu erlassen. Die von der Regierungskommission des Saargebiets erlassenen Vorschriften über die Sozialversicherung verlieren mit dem Tag des Inkrafttretens der vorgenannten Verordnung ihre Gültigkeit.

Die Erste Durchführungsverordnung (vgl. oben Ziffer 2) behandelt das Inkrafttreten der Vorschriften des Reichsrechts für die Beziehung zwischen Krankenkassen einerseits und Zahnärzten sowie Dentisten andererseits. Ihre Bestimmungen traten am 1. Oktober 1935 in Kraft.

Das Abkommen unter Ziffer 5, die sogenannte „Neapeler Abrede", ist ein Teil der Vereinbarungen zwischen der deutschen und der franzö-

sischen Regierung über Fragen der Rückgliederung des Saarlandes. Sie trifft eine vorläufige Regelung für den beiderseitigen Rentenzahlungsverkehr und für die Anrechnung der saarländischen, deutschen und französischen Beitragszeiten.

Die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn werden besonders durch die zu 4. und 6. genannten Verordnungen behandelt.

Die Dritte Durchführungsverordnung (Ziffer 4) schuf eine Postbetriebskrankenkasse für alle im Bereich des Saarlandes beschäftigten versicherungspflichtigen Angehörigen der Deutschen Reichspost. Vordem waren die versicherungspflichtigen Angehörigen der Eisenbahn-, Post-, Wasserstraßen-, Straßen- und Kulturbauamtsverwaltung sowie endlich die versicherungspflichtigen Angehörigen der Regierung in einer gemeinschaftlichen Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten. Von den insgesamt 9103 Mitgliedern der Kasse entfielen auf die Eisenbahn 7861, die Post 1148, das Wasserbauamt 78, das Straßenbauamt 4, das Kulturbauamt 10 und die Regierung 2 Bedienstete. Die Geschäfte der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten führte die Eisenbahnverwaltung.

Mit der Rückgliederung des Saargebiets mußten die Angehörigen der verschiedenen Verwaltungen getrennt und in die nach dem allgemeinen Versicherungsrecht zuständigen Kassen überführt werden. Während die verhältnismäßig geringe Anzahl von Bediensteten der Wasserstraßen-, Straßen-, Kulturbauamts- und allgemeinen Verwaltung in schon bestehende Betriebskrankenkassen ihrer benachbarten Verwaltungsbezirke oder in die zuständigen allgemeinen Ortskrankenkassen übertraten, wurde für die größere Zahl von Postbediensteten eine neue Betriebskrankenkasse gegründet. Die in der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten verbleibenden Eisenbahnbediensteten wurden der Reichsbahnbetriebskrankenkasse Trier zugeteilt, deren Bereich auf den gesamten Bezirk der Reichsbahndirektion Saarbrücken ausgedehnt wurde. Die Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten besteht zur Zeit noch fort, hat aber seit dem 1. Oktober 1935 keine Mitglieder mehr und wird aufhören zu bestehen, sobald die laufenden Geschäfte erledigt sind und das Vermögen auf die Nachfolgekassen übertragen ist.

Schwierig gestalteten sich insbesondere die zur Zeit noch nicht abgeschlossenen Auseinandersetzungsverhandlungen mit der Postverwaltung, namentlich über den vorhandenen Grundbesitz der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten. Meinungsverschiedenheiten bestanden und bestehen auch noch heute darüber, ob es sich bei der Auseinandersetzung um eine Vereinigung der Betriebskrankenkasse der

Verkehrsanstalten mit der Reichsbahnbetriebskrankenkasse Trier handelt oder ob eine Auflösung der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten vorliegt. Praktische Bedeutung hat diese Streitfrage für die Aufteilung des vorhandenen Vermögens der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten, die bei Annahme einer Vereinigung nach den §§ 271, 285 ff. Reichsversicherungsordnung, im Fall einer Auflösung unter Anwendung der §§ 299 ff. Reichsversicherungsordnung vorzunehmen ist. Als dritte Möglichkeit besteht noch die Anwendung der Sondervorschrift des § 36 der Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 15. Februar 1935 (RGBl. I, S. 240), wonach der zuständige Reichsminister im Einvernehmen mit dem Reichs- und Preußischen Arbeitsminister die Überleitung eines Versicherungsträgers des Saarlandes auf dem Gebiet der Post- oder Eisenbahnverwaltung ohne Bindung an eine der vorgenannten Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung regeln kann. Praktisch verlieren diese Streitigkeiten dadurch an Bedeutung, daß jedenfalls das Barvermögen der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten nach Abwicklung sämtlicher Verpflichtungen gering sein wird. Die Wirtschaftsführung der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten unter dem Einfluß der ehemaligen Regierungskommission des Saargebiets entsprach in keiner Weise den Grundsätzen einer geordneten Haushaltsführung, wie sie bei den Sozialversicherungsträgern des Deutschen Reiches selbstverständlich ist. Sie war offensichtlich darauf abgestellt, daß nach Ablauf einer bestimmten Zeit die Verantwortung für die geldliche Lage auf eine andere Stelle übergehen sollte. Das Erbe, das die beteiligten Verwaltungen bei der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten anzutreten haben, ist daher nicht leicht, wenn man von der selbstverständlichen Voraussetzung ausgeht, daß die Versicherten unter dieser mangelhaften, von ihnen nicht zu vertretenden Wirtschaftsführung nicht leiden dürfen.

Für die Invalidenversicherung des Saargebiets bestanden bis zur Rückgliederung an das Reich die Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets (EAPK) und die Rentenzuschußkasse der Eisenbahndirektion des Saargebiets (RZK). Beide Anstalten entsprechen in ihren Grundzügen der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A und B. Ihre Mitgliederzahl betrug:

	EAPK	RZK
Eisenbahner	6635	6823
Wasserbauer	71	26
Zusammen	6706	6849

Bei der Rentenzuschußkasse bestand außerdem noch als selbständige Abteilung eine Zuschußkasse für Postbedienstete, der etwa 400 Mitglieder angehörten. Für diese Postabteilung wurden getrennte Bücher und

Konten geführt. Die Rentenzuschußkasse hatte lediglich die unentgeltliche Geschäftsführung dieser Abteilung. Die Postabteilung ist inzwischen abgetrennt und auf die Versorgungsanstalt der Deutschen Reichspost in Dresden übertragen worden.

Die Vereinigung der Eisenbahnarbeiterpensionskasse mit der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A bereitete in rechtlicher Beziehung keine wesentlichen Schwierigkeiten, nachdem durch die obenerwähnten Verordnungen das materielle deutsche Sozialversicherungsrecht auch in dem Saargebiet eingeführt worden war. Die Vereinigung sprach die oben zu Ziffer 6 erwähnte Achte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 8. Juni 1935 (RGBl. I, S. 758) aus. Die Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets hörte mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung am 1. Juli 1935 zu bestehen auf. Ihre Aufgaben, Rechte und Verbindlichkeiten sowie ihr Vermögen gingen auf die Reichsbahnversicherungsanstalt über. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn erhielt die Ermächtigung, Aus- und Durchführungsbestimmungen für die Eingliederung zu erlassen, soweit es sich um den Aufbau und die inneren Verhältnisse der Reichsbahnversicherungsanstalt handelt. Hierauf gründet sich die Durchführungsbestimmung des Generaldirektors zu der Achten Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 11. Juni 1935 (Reichs- und Staatsanzeiger Nr. 142 vom 21. Juni 1935, S. 3, sowie Reichsbahn 1935, S. 746).

Diese Durchführungsbestimmung schreibt vor, daß die Geschäfte der Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets auf den Bezirksausschuß 19 der Reichsbahnversicherungsanstalt übergehen, soweit nicht der Vorstand der Reichsbahnversicherungsanstalt dafür zuständig ist. Im übrigen wird die Zuständigkeit des Bezirksausschusses 19 auf den ganzen Reichsbahndirektionsbezirk Saarbrücken erstreckt.

In tatsächlicher Hinsicht hat die Vereinigung mit der Eisenbahn-Arbeiterpensionskasse des Saargebiets der Reichsbahnversicherungsanstalt eine erhebliche Last durch den Grundbesitz dieser Kasse gebracht, der stark überbewertet und schwer ausnutzbar war und noch besonders dadurch lästig wurde, daß sich darunter ein größeres Erholungsheim befand, das zu einem Drittel im Miteigentum der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten steht.

Rechtlich schwieriger gestaltete sich die Überführung der Rentenzuschußkasse in die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung B.

Die Rechtsform der Rentenzuschußkasse war nach dem Inhalt der Satzung die eines für Wohlfahrtszwecke bestimmten, gesonderten Verwaltungsvermögens. In der Höhe von Leistungen und Beiträgen bestanden Unterschiede zwischen der Abteilung B der Reichsbahnver-

sicherungsanstalt und der Rentenzuschußkasse. Bei im Durchschnitt niedrigeren Beiträgen gewährte die Rentenzuschußkasse trotz prozentualer Kürzungen im allgemeinen etwas höhere Leistungen als die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung B. Da es unerwünscht war, in der Reichsbahnversicherungsanstalt eine neue Rentnerklasse mit Sonderrechten zu schaffen, konnten die Mitglieder der Rentenzuschußkasse nur nach den allgemein geltenden Vorschriften der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung B in diese aufgenommen werden. Die Unterschiede zu Lasten der Versicherten sollen nach Möglichkeit ausgeglichen werden.

Zur Überführung der Rentenzuschußkasse in die Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt wählte man den Weg der Auflösung der Rentenzuschußkasse. Diese wurde durch die Anordnung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, betreffend Vereinigung der Rentenzuschußkasse der Eisenbahndirektion des Saargebiets mit der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt, auf Grund des Abschnitts V § 1 Absatz 3 des Gesetzes vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) in Verbindung mit Abschnitt I § 2 der Verordnung über die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes vom 15. Februar 1935 (RGBl. I, S. 240 ff.) ausgesprochen (Reichs- und Staatsanzeiger Nr. 142 vom 21. Juni 1935 S. 3 sowie Reichsbahn 1935 S. 746).

Die vorgenannte Anordnung übertrug das Vermögen der mit Wirkung vom 30. Juni 1935 aufgelösten Rentenzuschußkasse auf die Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt. Diese übernahm gemäß der Anordnung die Mitglieder und Rentner sowie die mit Rentenanwartschaft ausgeschiedenen ehemaligen Mitglieder der Rentenzuschußkasse nach den Satzungen der Reichsbahnversicherungsanstalt. Dabei wurden die bei der Rentenzuschußkasse oder bei der Abteilung B einer Eisenbahnarbeiterpensionskasse zurückgelegten und nach der Satzung der Reichsbahnversicherungsanstalt anrechnungsfähigen Mitgliedszeiten berücksichtigt. Dies bedeutet eine nicht unwesentliche Mehrbelastung der Reichsbahnversicherungsanstalt und in Wahrheit eine beträchtliche Aufbesserung für die Versicherten der Rentenzuschußkasse, da deren Ansprüche und Anwartschaften in dem geringen Vermögen der Zuschußkasse keine Deckung mehr besaßen. Durch die Neufestsetzung aller Zusatzrenten des Saargebiets ist eine einmalige größere Verwaltungsarbeit entstanden. Ungeregelt sind in Ermangelung von Ausführungsvorschriften noch die endgültigen Ansprüche einiger Rentner, die mit dem Übergang Elsaß-Lothringischer Bahnstrecken im Saargebiet auf das Deutsche Reich übernommen wurden. Nach Auflösung der Rentenzuschußkasse wurde die Zuständigkeit der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt auf

das Saarland ausgedehnt. Die Aufgaben des Bezirksausschusses übernahm der Bezirksausschuß Nr. 19 in Trier. Sämtliche vorgenannten Bestimmungen traten mit dem 1. Juli 1935 in Kraft.

Da mit der Rückgliederung des Saargebiets der Sitz der Reichsbahndirektion von Trier nach Saarbrücken verlegt wurde, entstand für die Stadt Trier durch Fortzug der bisher dort wohnhaften Beamten ein erheblicher Ausfall. Die Deutsche Reichsbahn hat es daher der Stadtverwaltung von Trier zugestanden, daß ein Teil der Büros der bisherigen Reichsbahndirektion Trier vorläufig in Trier verbleibt. Zu diesen Büros gehört auch das Sozialversicherungsbüro der nunmehrigen Reichsbahndirektion Saarbrücken, so daß sich der Bezirksausschuß Nr. 19 der Reichsbahndirektion Saarbrücken und die Betriebskrankenkasse Saarbrücken zur Zeit noch in Trier befinden.

Durch Verordnung des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 19. Juni 1935 (Reichsministerialblatt 1935 Nr. 25) ist das bisherige Verkehrsoberversicherungsamt in Saarbrücken aufgehoben und seine Zuständigkeit auf das besondere Oberversicherungsamt in Trier übergeleitet worden.

Für die Krankenversicherung der Beamten bestand eine besondere Beamtenkrankenversorgungskasse der Verkehrsanstalten des Saargebiets. Ihr gehörten Beamte der Eisenbahn-, Post- und Bauverwaltung an. Auch hier mußten ebenso wie bei der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten die Angehörigen der verschiedenen Verwaltungen getrennt werden, da die Verhältnisse im Saargebiet an die im Deutschen Reich bestehenden anzugleichen waren. Die Angehörigen der Bauverwaltung traten zu einer privaten Versicherungsunternehmung über, die Eisenbahnbediensteten zur Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, die eine neue Bezirksleitung in Saarbrücken gründete. Die Beamten der Postverwaltung verblieben in der als Restkasse weiterbestehenden Beamtenkrankenversorgungskasse der Verkehrsanstalten. Auch hier schweben noch Auseinandersetzungsverhandlungen zwischen Post und Eisenbahnverwaltung über die Verteilung des vorhandenen Kapitalvermögens.

B. Die Invalidenversicherung.

1. Allgemeine Fragen der Gesetzgebung.

Die besonderen Auswirkungen der Rückgliederung des Saargebiets auf die Invalidenversicherung im Geschäftsjahr 1935 sind bereits im Abschnitt A behandelt.

Im übrigen hat die Aufbaugesetzgebung auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) — vgl. Archiv für Eisenbahnwesen

1935, S. 1465 ff. — weitere Fortschritte gemacht. Den fünf Durchführungsverordnungen des Jahrs 1934 sind im Berichtsjahr sieben weitere, nämlich die 6. bis 12. Aufbauverordnung, gefolgt. Wenn im Bericht über das Geschäftsjahr 1935 (Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1476 unter A 1 am Ende) die Erwartung zum Ausdruck kam, daß der Bericht für das Geschäftsjahr 1935 ein abschließendes Bild über die Entwicklung der Aufbaugesetzgebung ermöglichen würde, so ist diese Annahme nicht eingetreten. Die Aufbaugesetzgebung ist zwar vom Gesetzgeber tatkräftig gefördert worden, doch sind bis Ende 1935 noch nicht alle Fragen geklärt.

Von den sieben obengenannten Durchführungsverordnungen zum Aufbau der Sozialversicherung betreffen die Invalidenversicherung einschließlich die den Invalidenversicherungsanstalten übertragenen Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung die

a) Siebente Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Versicherungsbehörden und Ehrenämter) vom 25. Mai 1935 (RGBl. I, S. 694 ff.),
b) Achte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets) vom 8. Juni 1935 (RGBl. I, S. 758 ff.),
c) Neunte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Ersatz- und Zuschußkassen der Rentenversicherung) vom 6. August 1935 (RGBl. I, S. 1087 ff.),
d) Elfte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Rücklagen der Krankenversicherung) vom 30. November 1935 (RGBl. I, S. 1408).

Die übrigen Aufbauverordnungen des Jahrs 1935 behandeln Angelegenheiten der Krankenkassen und werden daher im Abschnitt C behandelt. Die zu b genannte Achte Aufbauverordnung spricht die Zusammenlegung der Eisenbahnarbeiterpensionskasse des Saargebiets mit der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A aus und ist bereits im vorhergehenden Abschnitt erörtert.

Die S i e b e n t e Aufbauverordnung behandelt die Zusammensetzung der Versicherungsbehörden der Invalidenversicherung und deren Ehrenämter. Die Versicherungsvertreter bei Versicherungsbehörden und ihre Stellvertreter werden von dem Leiter der Behörde berufen. Wichtig für die Deutsche Reichsbahn ist, daß Beamte einer öffentlichen Verwaltung als Versicherungsvertreter der Arbeitgeber mit Zustimmung der vorgesetzten Dienstbehörde berufen werden. Die übrigen Versicherungsvertreter bestellt der Leiter der Behörde nach Anhörung des Sozialamts der Deutschen Arbeitsfront. Die zu berufenden Versicherungsvertreter

müssen das 27. Lebensjahr vollendet haben, arischer Herkunft und arisch verheiratet sein sowie die Gewähr dafür bieten, daß sie jederzeit rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat eintreten. Im übrigen sieht die Siebente Verordnung verschiedene Bestimmungen vor, die der Überlastung des Reichsversicherungsamts begegnen, und schafft eine Gemeinschaftsstelle der Landesversicherungsanstalten beim Reichsversicherungsamt. Diese erledigt solche Gemeinschaftsaufgaben, die zweckmäßig über den Bereich einer einzelnen Landesversicherungsanstalt hinaus für das gesamte Reichsgebiet gemeinsam durchzuführen sind. Für die Sonderanstalten der Invalidenversicherung hat sie keine Bedeutung.

Die Neunte Aufbauverordnung setzt die im Aufbaugesetz getroffenen Bestimmungen über die Aufhebung der Ersatzkassen der Angestelltenversicherung in Kraft. Sie berührt nicht die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn.

Die Elfte Aufbauverordnung führt die in Ziffer 4 der Dritten Aufbauverordnung vom 18. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1266 ff.) vorgesehene Gemeinschaftsaufgabe „gemeinsame Verwaltung der Rücklagen der Krankenkassen" durch[1]. Danach muß jede Krankenkasse eine Rücklage im Betrag mindestens einer Zweimonatsausgabe nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre in Gestalt eines Guthabens bei dem für die Krankenkasse zuständigen Träger der Krankenversicherung für Gemeinschaftsaufgaben besitzen. Träger der Krankenversicherung für Gemeinschaftsaufgabe ist bei der allgemeinen Invalidenversicherung die zuständige Landesversicherungsanstalt, bei der Deutschen Reichsbahn nach Abschnitt II Artikel 2 § 1 und Artikel 3 § 5 des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (RGBl. I, S. 577 ff.) die Reichsbahnversicherungsanstalt. Die Krankenkasse kann über ihr Rücklageguthaben nur zur Deckung außergewöhnlichen Geldbedarfs verfügen und dies auch nur mit Genehmigung des Trägers der Gemeinschaftsaufgaben. Zweck dieser Rücklage ist die Einführung einer geordneten Geldwirtschaft bei den Krankenkassen, die bisher zum Teil ohne jede oder nur mit durchaus unzureichenden Rücklagen arbeiteten. Für die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn bedeutet die Verpflichtung zur Abführung der vorgeschriebenen Rücklagen keine Schwierigkeit, da sie von jeher über ausreichendes Vermögen verfügten.

Im Zusammenhang mit der vorgenannten Elften Aufbauverordnung soll im folgenden ein kurzer zusammenhängender Überblick über die Entwicklung der Gemeinschaftsaufgaben im Berichtsjahr ge-

[1] Auf die Einrichtung der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung ist allgemein bereits im vorjährigen Bericht verwiesen (Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1473 ff.).

geben werden. Der Gesetzgeber hat die Gemeinschaftsaufgaben als das „Kernstück" der Aufbaugesetzgebung bezeichnet und damit zum Ausdruck gebracht, daß sie von besonderer Wichtigkeit sind. Die Begründung für ihre Einführung ist aus dem Bericht des Vorjahres (Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1474 ff.) ersichtlich. Die allgemeine Durchführung der in der Dritten Aufbauverordnung vom 18. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1266) aufgezählten Gemeinschaftsaufgaben hat dem Gesetzgeber erhebliche Schwierigkeiten bereitet und ist auch noch nicht zum Abschluß gekommen. Insbesondere die Durchführung der Gemeinlast steht noch aus. Die in Aussicht genommene Überführung der Krankenkassenheime in das Eigentum der Träger der Gemeinschaftsaufgaben scheiterte bisher in den meisten Fällen noch an der Mittelfrage. Bis jetzt hat man sich in vielen Fällen damit begnügt, den Krankenkassen das Eigentum an ihren Heimen zu belassen und den Trägern der Gemeinschaftsaufgaben den Betrieb auf Grund von Pachtverträgen zu ermöglichen.

Bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen liegen die Verhältnisse für die Durchführung der Gemeinschaftsaufgabe, wie bereits im Vorjahre ausgeführt (Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1474), einfacher als bei den anderen Krankenkassen. Bei der Deutschen Reichsbahn hat in den Grundzügen bereits schon lange die straffe Zusammenfassung der gesamten Krankenversicherung bestanden, die die Aufbaugesetzgebung bei den übrigen Krankenkassen erst einzuführen bestrebt ist. Es ist nach den bisherigen Erfahrungen zu erwarten, daß das Reichsversicherungsamt als Aufsichtsbehörde diesem Zustand und den besonderen Verhältnissen bei der Deutschen Reichsbahn Rechnung tragen und keine Durchführung der gesetzlichen Vorschriften über Gemeinschaftsaufgaben verlangen wird, die eine Veränderung von bewährten Einrichtungen erforderlich macht.

Zur Durchführung der Gemeinschaftsaufgabe „Heimbetrieb" (Ziff. 1 der Dritten Aufbauverordnung a. a. O.) sind bisher zehn Heime der Reichsbahnbetriebskrankenkassen herangezogen worden. Die Betriebsführung dieser Heime ist vom 1. Januar 1936 ab im Sinn der Gemeinschaftsaufgaben zweckentsprechend umgestaltet worden, insbesondere ist vorgesorgt worden, daß alle Reichsbahnbetriebskrankenkassen ihren Mitgliedern Kuren gewähren können. Der Verpflegungssatz in sämtlichen Heimen der Reichsbahnbetriebskrankenkassen ist zunächst für alle Kassen bis auf eine einheitlich festgesetzt. Die Reichsbahnbetriebskrankenkassen sind verpflichtet, den auf sie entfallenden Anteil an Verpflegungstagen ohne Rücksicht darauf zu zahlen, ob sie von der Belegungsmöglichkeit tatsächlich Gebrauch machen. Auf diese Weise wird die Wirtschaftlichkeit der Heime sichergestellt. Anderseits ist der

den Kassen an Verpflegungstagen zugewiesene Anteil so bemessen, daß die Kassen deswegen nicht in geldliche Schwierigkeiten geraten.

Die Durchführung der weiteren Gemeinschaftsaufgabe „Vorbeugende Gesundheitsfürsorge und Beteiligung an den Aufgaben der Bevölkerungs- und Gesundheitspolitik" (Ziff. 2 der Dritten Aufbauverordnung a. a. O.) erfordert bei der Deutschen Reichsbahn keine tief eingreifenden Maßnahmen. Sie liegt im wesentlichen nach wie vor in den bewährten Händen der den Eisenbahnvereinen angegliederten Bezirksfürsorgen, denen die Betriebskrankenkassen sowie auch die Verwaltung, Reichsbahnversicherungsanstalt und Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung namhafte Beträge zuführen.

Die Gemeinschaftsaufgabe „Vertrauensärztlicher Dienst" (Ziff. 3 der Dritten Aufbauverordnung a. a. O.) ist im Berichtsjahr noch nicht durchgeführt. Die Bestimmungen über den vertrauensärztlichen Dienst sind erst durch Erlaß des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers vom 30. März 1936 — II a 2682/36 — ergangen (vgl. die Zeitschrift „Die Betriebskrankenkasse" 1936, Nr. 7, S. 155 ff.). Der Vollständigkeit halber sollen sie hier bereits mitbehandelt werden.

Diese Bestimmungen bezwecken Vereinheitlichung der bisher bei den einzelnen Krankenkassen stark verschiedenartigen Gestaltung des vertrauensärztlichen Dienstes. Die Stellung des zukünftigen Vertrauensarztes gegenüber der Krankenkasse ist wesentlich selbständiger als bisher. Er ist Beamter oder Angestellter der Landesversicherungsanstalt als Trägerin der Gemeinschaftsaufgaben und steht somit zu der einzelnen Kasse in keiner vertraglichen Beziehung.

Im übrigen wird der vertrauensärztliche Dienst auch sachlich wesentlich ausgebaut. Die für die Durchführung der Gemeinschaftsaufgaben zuständige Abteilung „Krankenversicherung" beim Träger der Gemeinschaftsaufgaben besteht in Zukunft aus der bisherigen Abteilung für Krankenversicherung als Verwaltungsabteilung und einer neugeschaffenen Abteilung für den vertrauensärztlichen Dienst. Leiter der letzteren ist ein Arzt. Die Zahl der hauptamtlich tätigen Vertrauensärzte soll sich nach den neuen Bestimmungen erheblich erhöhen. Es ist im allgemeinen in Aussicht genommen, auf 25 000 Versicherte einen hauptamtlichen Vertrauensarzt vorzusehen. Im Bereich einer jeden Landesversicherungsanstalt muß wenigstens ein hauptamtlicher Vertrauensarzt angestellt werden. Die vertrauensärztlichen Dienststellen der Zukunft sollen mit Einrichtungen für Laboratoriums- und Röntgenuntersuchungen ausgerüstet werden. Für jeden Versicherten ist in Zukunft bei der ersten vertrauensärztlichen Untersuchung eine Karte anzulegen, aus der sämtliche Angaben ersichtlich sein müssen, die für die

Beurteilung des Gesundheitszustandes des Versicherten von Bedeutung sein können. Diese Karte begleitet den Versicherten, wohin er auch in Zukunft verzieht, selbst wenn er den Bezirk der Landesversicherungsanstalt wechselt. Die Karte ermöglicht es, sich stets über frühere Krankheitsfälle des Versicherten zu unterrichten.

Für die Deutsche Reichsbahn sind die vorgenannten Bestimmungen über den vertrauensärztlichen Dienst nicht ohne weiteres durchführbar. Die Reichsbahnversicherungsanstalt als Trägerin der Gemeinschaftsaufgaben für die Krankenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn ist im Gegensatz zu einer örtlich begrenzten Landesversicherungsanstalt für das ganze Reichsgebiet zuständig. Die Reichsbahnversicherungsanstalt kann daher nur eine überwachende, nicht eine unmittelbar ausführende Tätigkeit übernehmen. Andernfalls würde das Verfahren zeitraubend, umständlich und teuer werden. Hauptamtliche Vertrauensärzte sind für die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn ungeeignet. Bei der Größe der Bezirke der Reichsbahnbetriebskrankenkassen und der Verteilung der Kassenmitglieder auf einen räumlich großen Bezirk können nur nebenamtliche Vertrauensärzte mit Vorteil beschäftigt werden. Hauptamtlich beschäftigten Vertrauensärzten müßte man, um sie auszulasten, derartig große Bezirke zuweisen, daß die Versicherten die Vertrauensärzte nur unter großem Zeitverlust erreichen könnten. Dies aber soll nach den Bestimmungen über den vertrauensärztlichen Dienst gerade vermieden werden. Die Anstellung hauptamtlicher Vertrauensärzte würde die Krankenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn auch mit zu hohen Kosten belasten, da die den Vertrauensärzten in der allgemeinen Krankenversicherung künftig noch zugedachten Arbeiten heute bei der Reichsbahn bereits von anderen ärztlichen oder ärztlich beratenen Stellen erledigt werden. Es wird daher in nächster Zeit Aufgabe der Verwaltung sein, bei den für die Durchführung des vertrauensärztlichen Dienstes maßgebenden Stellen auf eine Anerkennung der besonderen Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn hinzuwirken.

Die Gemeinschaftsaufgabe „Prüfung der Geschäfts-, Rechnungs- und Betriebsführung der Reichsbahnbetriebskrankenkassen" (Ziff. 6 der Dritten Aufbauverordnung a. a. O.) hat sich mit dem Übergang der bereits beim Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen vorhandenen Prüfungseinrichtung auf die Reichsbahnversicherungsanstalt als Trägerin der Gemeinschaftsaufgaben erledigt.

Hervorzuheben ist noch, daß mit Beginn des Berichtsjahrs die Aufsicht über die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A als die Sonderanstalt der gesetzlichen Invalidenversicherung von dem General-

direktor der Deutschen Reichsbahn auf das Reichsversicherungsamt übergegangen ist (Abschnitt IV § 2 des Aufbaugesetzes und § 2 der Zweiten Durchführungsverordnung vom 24. Oktober 1934 [RGBl. I, S. 1172]). Die Aufsicht über die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung B als die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehende Zuschußversicherung verbleibt nach wie vor bei dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Da die verwaltungsmäßigen Einrichtungen der gesetzlichen Invalidenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn erheblich anders sind als in der allgemeinen Invalidenversicherung, wirkt die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn darauf hin, daß das Reichsversicherungsamt als Aufsichtsbehörde auch hier diese besonderen und in langjähriger Erfahrung bewährten Verhältnisse berücksichtigt. Abgesehen von der bereits erwähnten größeren örtlichen Ausdehnung fehlt der Reichsbahnversicherungsanstalt auch ein eigener Verwaltungsunterbau. Sie bedient sich vielmehr zur Durchführung ihrer Aufgaben der Verwaltungsstellen der Deutschen Reichsbahn. Diese enge Verbindung macht es erforderlich, daß ein großer Teil der Verwaltungsvorschriften der Reichsbahnversicherungsanstalt sich den Besonderheiten der Deutschen Reichsbahn anpaßt. Dies gilt insbesondere für den Rechnungs- und Kassendienst, der den Kassenvorschriften der Reichsbahn angeglichen sein muß, da diese zu einem erheblichen Teil den Geldverkehr der Reichsbahnversicherungsanstalt erledigt. Diese enge Verbindung mit der Reichsbahn und die Benutzung von Reichsbahneinrichtungen hat der Invalidenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn erhebliche Ersparnis an Verwaltungsaufwand gebracht. Es ist zu erwarten, daß das Reichsversicherungsamt diese bewährten Verhältnisse nicht ohne Not ändern wird.

2. Besondere Verhältnisse der Reichsbahnversicherungsanstalt.

a) Reichsbahnversicherungsanstalt **Abteilung A.**

Über die Mitgliederbewegung, die Veränderung in Beiträgen und Leistungen und den Vermögensstand im Geschäftsjahr 1935 gegenüber 1934 gibt folgende vergleichende Aufstellung einen Anhalt (vgl. für 1934 Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1476 ff.):

	Mitgliederbestand		Beitragseinnahmen		Zahl der Rentenempfänger	
	31.12.1934	31.12.1935	1934	1935	31.12.1934	31.12.1935
APK I, II, III, V (ab 1. 1. 1935 RBVA)	514 606	535 830	41 086 421	43 825 845	157 146	153 940
1935 mehr oder weniger als 1934	+ 21 224		+ 2 739 424		— 3206	

	Rentenausgaben		Vermögensstand	
	1934	1935	31. 12. 1934	31. 12. 1935
APK I, II, III, V (ab 1. 1. 1935 RBVA)	32 861 367	32 785 331	57 249 621	69 028 707
1935 mehr oder weniger als 1934	— 76 036		+ 11 779 086	

Die geldliche Lage der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A ist danach auch im Geschäftsjahr 1935 als durchaus günstig zu bezeichnen.

Die Durchführung des im Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1477 ff. behandelten Gesetzes vom 7. Dezember 1933 ist im Berichtsjahr 1935, abgesehen von der allgemein noch ausstehenden Erhöhung der Beiträge, im wesentlichen abgeschlossen. Die Verwaltung ist nach wie vor bemüht, die durch die Entziehung von Renten etwa entstehenden Härten zu mildern.

Die Umstellung der Satzungen der Reichsbahnversicherungsanstalt, die durch die Aufbaugesetzgebung notwendig geworden war, konnte im Jahr 1935 noch nicht abgeschlossen werden, weil, wie schon erwähnt, in diesem Zeitraum auch die Aufbaugesetzgebung in wichtigen Punkten noch nicht durchgeführt war.

Inzwischen ist jedem Bezirksausschuß der Reichsbahnversicherungsanstalt für die Beurteilung der Invalidengutachten ein Vertrauensarzt zugeteilt worden. Die Ausdehnung auch auf die Unfallversicherung (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1478 Abs. 1 am Ende) ist noch nicht vollzogen, da eine Regelung der Beziehungen zwischen Trägern der Unfallversicherung und der Krankenversicherung bevorstand. Diese ist erst durch Verordnung des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers vom 15. Juni 1936 (RGBl. I, S. 489) und die in Ausführung dieser Verordnung ergangenen Bestimmungen des Reichsversicherungsamts vom 19. Juni 1936 (Amtliche Nachrichten für Reichsversicherung 1936 Nr. 6, IV S. 195 ff.) erfolgt. Es ist daher damit zu rechnen, daß die Verwaltung die Vertrauensärzte der Unfallversicherung (Durchgangsärzte) demnächst bestellen wird.

Auch im Geschäftsjahr 1935 ist die Reichsbahnversicherungsanstalt an der vorbeugenden Gesundheitsfürsorge, insbesondere der Bekämpfung der Volkskrankheiten, mit Nachdruck und Erfolg beteiligt gewesen. Die Ausnutzung der Heime war auch im Geschäftsjahr 1935 durchaus befriedigend.

Der verwaltungsmäßige Zusammenschluß der bis Ende 1934 noch selbständigen Arbeiterpensionskassen und die Ausdehnung der Abteilung A auf die Bezirke Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg füllten das Jahr 1935 noch mit erheblicher Verwaltungsarbeit aus. Die hieraus erwachsenden Aufgaben, insbesondere die Zusammenlegung der Vermögen, die Übernahme der Grundstücke und Anstaltsbetriebe in einheitliche Verwaltung und die Angleichung auf dem Gebiet der freiwilligen Leistungen, konnten im wesentlichen abgeschlossen werden.

b) Reichsbahnversicherungsanstalt **Abteilung B.**

Die Entwicklung der Abteilung B ergibt sich aus nachstehender Aufstellung:

	Mitgliederbestand		Beitragseinnahmen		Zahl der Rentenempfänger	
	31.12.1934	31.12.1935	1934	1935	31.12.1934	31.12.1935
APK I—VII (ab 1. 1. 35 RBVA)	363 576	379 021	50 501 505	54 517 020	186 623	184 855
1935 mehr oder weniger als 1934	+ 15 445		+ 4 015 515		— 1768	

	Rentenausgaben		Vermögensstand	
	1934	1935	31. 12. 1934	31. 12. 1935
(APK I—VII) ab 1. 1. 1935 RBVA . . .	38 610 466	38 950 522	160 721 140	189 986 931
1935 mehr oder weniger als 1934	+ 340 056		+ 29 265 791	

Die Entwicklung des Vermögens der Abteilung B im Geschäftsjahr 1935 ist erfreulich. Der Vermögensstand zum 31. Dezember 1935 ist nur geschätzt, da genaue abschließende Zahlen noch nicht vorliegen. Der ungedeckte Fehlbetrag in der versicherungstechnischen Bilanz der Abteilung B bleibt aber nach wie vor Gegenstand besonderer Sorge. Inwieweit er sich durch die günstige Entwicklung des Vermögensstandes verändert hat, wird auf Grund eines im Jahr 1936 einzuholenden neuen mathematischen Gutachtens ermittelt werden.

Auch in der Abteilung B brachte das Jahr 1935 eine beträchtliche Verwaltungsarbeit, die sich aus der Neuordnung durch Zusammenlegung der Arbeiter-Pensionskassen ergab. Bis zum Jahresschluß waren die Vermögensbestände auf die Reichsbahnversicherungsanstalt übernommen und auch die Angleichung der Verwaltungsvorschriften im allgemeinen beendet.

C. Die Krankenversicherung.

1. Allgemeine Fragen der Gesetzgebung.

Für den verwaltungsmäßigen Aufbau der Krankenversicherung war im Berichtsjahr die weitere Durchführung der Aufbaugesetzgebung und hier wieder insbesondere die Fortentwicklung der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung von erheblicher Bedeutung. Die Gemeinschaftsaufgaben sind bereits im Abschnitt B (Invalidenversicherung) eingehend behandelt, da die Durchführung der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung Angelegenheit der Träger der Invalidenversicherung geworden ist.

Durchführungsverordnungen zum Aufbaugesetz, die lediglich die Krankenversicherung betreffen, sind die

a) Sechste Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Innungskrankenkassen) vom 13. März 1935 (RGBl. I, S. 491 ff.),

b) Zehnte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Allgemeine Ortskrankenkassen, Besondere Ortskrankenkassen) vom 26. September 1935 (RGBl. I, S. 1191 ff.),

c) Zwölfte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Ersatzkassen der Krankenversicherung) vom 24. Dezember 1935 (RGBl. I, S. 1537 ff.).

Die beiden ersten Verordnungen betreffen die Versicherungsträger bei der Deutschen Reichsbahn nicht. Sie sind bereits in der Einleitung (vgl. S. 1076/77) kurz erwähnt worden.

Die Zwölfte Aufbauverordnung behandelt die Ersatzkrankenkassen der Krankenversicherung und baut sie in stärkerer Weise als früher in die Reichsversicherung ein. Beachtenswert waren ihre Vorschriften über die Stellung des Beirats, da sie erstmalig dem Beirat dieser Ersatzkassen Befugnisse beilegten, die über die diesen Organen durch Abschnitt II Artikel 7 § 3 des Aufbaugesetzes und die Fünfte Durchführungsverordnung zum Aufbaugesetz vom 21. Dezember 1934 (RGBl. I, S. 1274 ff.) eingeräumten Rechte hinausgingen. Es war anzunehmen, daß die Zuständigkeitsfrage auch für die Beiräte der übrigen Krankenkassen demnächst entschieden werden würde. Dies ist zwar nicht mehr im Berichtsjahr, jedoch im folgenden Jahr durch die Vierzehnte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung (Leiter, Beirat) vom 25. April 1936 (RGBl. I, S. 400 ff.) geschehen.

Nach Abschnitt II der Vierzehnten Aufbauverordnung kann der Leiter in allen Angelegenheiten den Rat des Beirates einholen. Er soll den Beirat vor der Entscheidung über wichtige Angelegenheiten hören, wobei der Leiter nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden hat, was als wichtige Angelegenheit anzusehen ist. Der Beirat

ist zu hören vor Erlaß und Änderung der Satzung sowie vor Feststellung des Haushaltsplans. Will der Leiter in diesen Fällen von dem Gutachten des Beirats abweichen, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. Dem Beirat obliegen ferner die Abnahme der Jahresrechnung und die Entlastung des Leiters für das vergangene Geschäftsjahr. Bei Ablehnung der Abnahme oder Entlastung durch den Beirat entscheidet wiederum die Aufsichtsbehörde über die strittigen Punkte.

Zur Neuordnung der Krankenversicherung erschienen im Jahr 1935 die Neunte und die Zehnte Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung. Die erstere vom 13. Juli 1935 (RGBl. I, S. 1024) bringt als auch für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen wesentliche Bestimmung eine Neufassung des § 363a der Reichsversicherungsordnung. Der Reichsarbeitsminister kann anordnen, daß die Krankenkassen für die von ihm bezeichneten Personenkreise die Krankenpflege übernehmen und daß diese Personen als Mitglieder der Kasse zu gelten haben. Bisher blieb es der Fassung der Satzungen der einzelnen Kasse überlassen, ob eine Kasse auch die Betreuung von Personenkreisen übernehmen wollte, die nicht auf Grund gesetzlicher Vorschriften bei ihr versichert waren (z. B. Sozial- und Kleinrentner sowie Erwerbs- und Arbeitslose). Die Zehnte Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung vom 13. September 1935 (RGBl. I, S. 1159) bringt Vereinfachungen für das Aufsichtsrecht und die Durchführung von Organisationsänderungen.

Die Vierte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Ehrenämter in der sozialen Versicherung und der Reichsversorgung vom 9. September 1935 (RGBl. I, S. 1143)[1] bringt auch die für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen wichtigen Bestimmungen über die Vertretung von Versicherten gegenüber Versicherungsträgern in den vor diesen und den Versicherungsbehörden schwebenden Verfahren.

Das materielle Krankenkassenrecht hat wie schon im Vorjahr so auch im Jahr 1935 keine grundlegenden Änderungen in bezug auf Umfang der Versicherung und Leistungen zu verzeichnen, wenn es auch durch einige Gesetze und Verordnungen beeinflußt worden ist.

Abgesehen von der Dritten Verordnung über den Arzneikostenanteil in der Krankenversicherung vom 15. Juni 1935 (RGBl. I, S. 751) bringt das Gesetz über Wochenhilfe und Genesendenfürsorge in der Krankenversicherung vom 28. Juni 1935 (RGBl. I, S. 811) unter Abänderung der §§ 195a und 205a der Reichs-

[1] Vgl. auch Siebente Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 25. Mai 1935 oben unter B 1.

versicherungsordnung eine Ausdehnung der Leistungen der Wochenhilfe. Es gibt weiter den Krankenkassen die Möglichkeit, eine Satzungsbestimmung über Genesendenfürsorge oder Maßnahmen zur Verhütung von Erkrankungen der einzelnen Kassenmitglieder nach § 187 Nr. 2 und 4 der Reichsversicherungsordnung auch dann — allerdings in zeitlich begrenztem Umfang — einzuführen, wenn der allgemeine Beitragssatz 5 % übersteigt.

Die im § 5 des Gesetzes über die Beurlaubung von Angestellten und Arbeitern für Zwecke der Leibeserziehung vom 15. Februar 1935 (RGBl. I, S. 197) angekündigte Durchführungsverordnung über die Fürsorge bei Krankheit und Unfall sowie über die Beziehung zur Sozialversicherung und die Fürsorge für Familienunterhaltspflichtige erscheint in der Verordnung zum Gesetz über die Beurlaubung von Angestellten und Arbeitern für Zwecke der Leibeserziehung vom 19. März 1935 (RGBl. I, S. 382). Für die Krankenkassen sind besonders die Vorschriften des § 5 der Verordnung beachtlich. Danach wird die bestehende Versicherung gegen Krankheit durch die Teilnahme an einem Lehrgang nicht berührt, die Beitragspflicht ruht jedoch für die Dauer der Teilnahme. Dieser Grundsatz gilt nach einem Bescheid des Reichsarbeitsministers auch für freiwillig beigetretene oder weiterversicherte Mitglieder. Der Lehrgangsteilnehmer selbst hat aber keinen Anspruch auf Krankenhilfe gegen den Träger der Krankenversicherung während der Zeit seiner Beurlaubung. Der Anspruch des Versicherten auf Leistungen aus der Familienhilfe besteht auch während seiner Beurlaubung fort. Die gleichen Bestimmungen werden nach § 5 der Verordnung über die Einberufung zu Übungen der Wehrmacht vom 25. November 1935 (RGBl. I, S. 1358) auch auf Versicherte angewendet, die zu solchen Übungen einberufen sind.

Durch die Verordnung über die Krankenversorgung im freiwilligen Arbeitsdienst vom 26. März 1935 (RGBl. I, S. 429) sind die Arbeitsdienstwilligen seit dem 1. April 1935 aus der reichsgesetzlichen Krankenversicherung herausgenommen. Von diesem Zeitpunkt an trifft der Reichskommissar für den freiwilligen Arbeitsdienst die für die Krankenversorgung der Angehörigen des freiwilligen Arbeitsdienstes erforderlichen Anordnungen. Auf Grund eines zwischen ihm und der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands abgeschlossenen Vertrags wurde die ärztliche Betreuung der Arbeitsdienstwilligen vom 1. April 1935 an vertraglich verpflichteten Ärzten übertragen, die die Kassenärztliche Vereinigung Deutschlands dem Arbeitsdienst für jede Arbeitsdienststelle gegen monatliche Pauschalvergütung zur Verfügung stellt.

Die Zweite Verordnung über Rechnungsführung in der Krankenversicherung vom 16. Januar 1935 (RGBl. I, S. 24) brachte eine weitere Vereinheitlichung in der Rechnungs- und Kassenführung der Krankenversicherung. In Ausführung der vorgenannten Verordnung erging die Zweite Bekanntmachung über Einheitsmuster für die Rechnungsführung in der Krankenversicherung vom 16. Januar 1935 (Reichsarbeitsblatt Nr. 3/1935 Teil IV, S. 27). Für die Betriebskrankenkassen der Deutschen Reichsbahn war es unmöglich, die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Muster zu übernehmen. Ebenso wie die Invalidenversicherung der Deutschen Reichsbahn, so weicht auch deren Krankenversicherung in ihrem verwaltungsmäßigen Aufbau von der allgemeinen Krankenversicherung ab. Einmal ist die örtliche Ausdehnung der Reichsbahnbetriebskrankenkassen erheblich größer als die der übrigen Krankenkassen. Die Reichsbahnbetriebskrankenkassen umfassen mindestens den Bezirk einer Reichsbahndirektion, in Bayern sogar den Bezirk mehrerer Reichsbahndirektionen. Bei dieser räumlichen Ausdehnung der Reichsbahnbetriebskrankenkassen ist ein unmittelbarer und persönlicher Verkehr zwischen den Mitgliedern und der Kasse unmöglich. Dieser erfolgt daher unter Einschaltung der Reichsbahndienststellen. Sodann erfordert die enge Verbindung der Reichsbahnbetriebskrankenkassen mit den Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn, insbesondere auf kassentechnischem Gebiet, die gleiche enge Anlehnung der Kassenvorschriften der Reichsbahnbetriebskrankenkassen an die Kassenvorschriften der Deutschen Reichsbahn, wie sie bei den Kassenvorschriften der Reichsbahnversicherungsanstalt notwendig war. Hierzu ergingen mit Wirkung vom 1. Januar 1935 die

1. Buchungs- und Rechnungsvorschriften für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen sowie die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn,
2. Dienstvorschrift über den Reichsbahnkassendienst für die Betriebskrankenkassen sowie die Kranken- und Sterbegeldkasse.

Das Statistische Reichsamt hat den vorgenannten besonderen Verhältnissen bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen Rechnung getragen und auf Grund der ihm erteilten Ermächtigung in Ziffer 8 der Zweiten Bekanntmachung den Reichsbahnbetriebskrankenkassen die Beibehaltung derjenigen besonderen Muster gestattet, die durch die besonderen Verhältnisse bedingt waren.

Bedeutende Veränderungen im Kassenarztwesen bringt die Vierte Verordnung über die Zulassung von Zahnärzten und Dentisten zur Tätigkeit bei den Krankenkassen vom 9. Mai 1935 (RGBl. I, S. 594). Die in ihr enthaltene Zulassungsordnung stellt mehr oder weniger eine Neufassung der früheren Zulassungsordnung vom 27. Juli 1933 (RGBl. I, S. 541) unter Berücksichtigung der inzwischen ergangenen Zusatzverordnungen vom 20. November 1933 (RGBl. I, S. 183), vom 23. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1118) und vom 13. Februar 1935 (RGBl. I, S. 1192) dar. Die Regelung der vertraglichen Beziehungen zwischen Arzt und Träger der Krankenversicherung bringt die Vertragsordnung für Kassenzahnärzte und Kassendentisten vom 27. August 1935 unter Anlehnung an das Vertragsrecht für die Kassenärzte. Die Vertragsordnung regelt in der Hauptsache die Gestaltung der Verträge, die Leistungen der Kassenzahnärzte und Kassendentisten, ihre Vergütung und Überwachung sowie die Schlichtung und Rechtsprechung in Streitfällen. Neuartig ist die Form der Vertragschließung. Während früher die Kassen mit den Zahnärzten und Dentisten Einzelverträge abschlossen, deren Fassung ihnen freistand, ist nunmehr durch die Dreiteilung in Reichs-, Bezirks- und Einzeldienstverträge neben stärkerer Einschaltung der Spitzenverbände eine fast lückenlose Gleichheit aller Bezirksverträge erreicht. In den meisten Fällen, so auch bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen, sind die Bezirksverträge noch nicht getätigt. Um einen vertragslosen Zustand zu vermeiden, ist eine vorläufige Regelung durch den Abschluß förmlicher Zwischenverträge vorgesehen. Auf Grund der Bezirksverträge werden dann die Einzeldienstverträge abgeschlossen, indem der Zahnbehandler dem Bezirksvertrag mit einer vorgeschriebenen Erklärung beitritt.

Auf Grund der Vertragsordnung vom 27. August 1935 haben die Krankenkassenspitzenverbände mit der Kassenzahnärztlichen Vereinigung Deutschlands und dem Reichsverband Deutscher Dentisten am 19. und 20. September 1935 das Vergütungsabkommen für Kassenzahnärzte und Kassendentisten abgeschlossen. Sämtliche Reichsbahnbetriebskrankenkassen haben die Abkommen übernommen. Das wichtigste Ergebnis des Beitritts zum Abkommen ist, daß die Vergütung nicht nach Einzelleistungen, sondern pauschal stattfindet.

Der Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen hat am 13. Juli 1935 mit der Deutschen Apothekerschaft einen Arzneilieferungsvertrag geschlossen, der für das ganze Reichsgebiet Gültigkeit hat und sich an das vom Reichsapothekerführer mit den Krankenkassenspitzenverbänden abgeschlossene Abkommen anlehnt.

2. Besondere Verhältnisse bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen.

Der in den letzten Jahren beobachtete Stand der Reichsbahnbetriebskrankenkassen (vgl. für 1934 Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1492) hat sich im Berichtsjahr ungefähr gehalten. Die Krankenziffern liegen zwar im allgemeinen höher als im Vorjahr. Der durchschnittliche Krankenstand aller Kassen betrug im Jahr 1935 3,10 % (höchster Stand 4 %, niedrigster Stand 1,87 %) gegenüber 2,73 % im Jahr 1934 und 2,90 % im Jahr 1933. Die Vermögenslage der Kassen hat sich trotz Erhöhung des Krankenstands nicht nennenswert verschlechtert. Es wurden nur bei einzelnen Kassen Beträge zur Deckung von Fehlbeträgen und zur Vermeidung von Beitragserhöhungen sowie zur Aufrechterhaltung von Mehrleistungen freigemacht.

Das Vermögen der Reichsbahnbetriebskrankenkassen belief sich am Ende des Jahrs 1935 auf rund 40 Millionen RM, d. h. rund 2 Millionen weniger gegenüber dem Vorjahr, jedoch noch 1 Million mehr als am Schluß des Jahrs 1933.

Die durchschnittliche Mitgliederzahl der Reichsbahnbetriebskrankenkassen ist weiter angewachsen. Sie betrug im Jahr 1935 rund 437 500 gegenüber 421 000 im Jahr 1934. Diese Steigerung ist nicht nur auf Neueinstellungen zurückzuführen, sondern erklärt sich etwa zur Hälfte aus der im Zusammenhang mit der Rückgliederung des Saargebiets vollzogenen Auflösung der Betriebskrankenkasse der Verkehrsanstalten und Übernahme von etwa 8000 Mitgliedern aus dieser Kasse in die vormalige Reichsbahnbetriebskrankenkasse Trier, jetzige Reichsbahnbetriebskrankenkasse Saarbrücken.

Einige Kassen konnten auch im Berichtsjahr wieder ihre Beiträge ermäßigen und Mehrleistungen einführen. Da die Belastung der Kassen durch die Gemeinschaftsaufgaben im Jahr 1935 noch nicht feststand, schien es angebracht, bei Ermäßigung der Beiträge wie auch bei Erhöhung der Leistungen im Jahr 1935 Zurückhaltung zu üben. Die Veränderung der Beiträge der Kassen ist aus der nachstehenden Übersicht ersichtlich (vgl. auch die Aufstellung für das Berichtsjahr 1934 [Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1483]).

Die Reichsbahnbetriebskrankenkasse Brandenburg-West ist zum 31. Dezember 1935 aufgelöst worden. Ihre Mitglieder sowie das Vermögen sind auf die Reichsbahnbetriebskrankenkasse Berlin übergegangen.

Höhe der Beiträge in vom Hundert des Grundlohns.

Reichsbahnbetriebskrankenkasse	Ende 1932	Ende 1934	Ende 1935
Altona	6,3	4,9	4,8
Berlin	6,0	4,2	4,2
Brandenburg-West	6,0	4,8	4,2
Breslau	6,6	4,2	4,2
Dresden	5,7	4,8	4,6
Erfurt	6,0	5,0	5,0
Essen	5,4	4,2	4,2
Frankfurt (Main)	6,0	4,8	4,8
Frankfurt (Oder)	5,0	5,0	5,0
Halle (Saale)	5,0	5,0	5,0
Hannover	6,0	5,0	5,0
Karlsruhe	5,0	4,5	4,5
Kassel	6,3	6,0	5,4
Köln	6,3	5,0	5,0
Königsberg (Pr.)	5,4	4,5	4,5
Ludwigshafen	5,0	4,5	4,5
Mainz	5,0	4,8	4,8
Münster (Westf.)	5,0	5,0	5,0
Oppeln	6,9	5,1	4,8
Rosenheim	5,0	4,5	4,5
Schwerin	5,0	3,9	3,9
Stettin	6,3	5,1	5,1
Stuttgart	5,0	4,5	4,5
Trier	4,8	3,9	3,9
Wuppertal	6,0	5,0	5,0
Durchschnitt aller Reichsbahnbetriebskrankenkassen	5,6	4,72	4,65

Die Zusammenfassung der Aufsicht in den wichtigsten Angelegenheiten über sämtliche Reichsbahnbetriebskrankenkassen bei der Reichsbahndirektion Berlin (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1492 oben) hat sich bewährt. Insbesondere ist die Gewähr geboten, daß die Kassen ihre Leistungen möglichst angleichen und daß Abweichungen, die eines inneren Grundes entbehren, vermieden werden.

(Schluß folgt.)

Eisenbahn und Landstraße in China.

Von

Dr. Wang Lien, zur Zeit Nanking.

(Mit einer Übersichtskarte.)

I. Problematik der Untersuchung.

Das Verkehrswesen in China ist noch sehr primitiv, und infolgedessen gibt es keinen Wettbewerb von Bedeutung zwischen irgendwelchen Verkehrsmitteln. Der Verkehrsaufbau in China wurde, mit Ausnahme in der Mandschurei, seit Gründung der Republik im Jahre 1911 durch die fortgesetzten Bürgerkriege fast vollständig zum Stillstand gebracht. Erst in neuerer Zeit wurden einige Eisenbahnlinien, wie die Chekiang-Kiangsi-Eisenbahn, und gleichzeitig mehrere tausend Kilometer Landstraßen gebaut oder in Angriff genommen. Der Anfang ist nun da und das Hindernis der Trägheit ist endlich überwunden. Man kann hoffen, daß eine geradezu sprunghafte Aufbautätigkeit für Eisenbahn und Landstraße in China einsetzen wird. Damit dürfte es höchste Zeit sein, das Problem der Beziehung zwischen Eisenbahn und Landstraße zu untersuchen, um die Verkehrspolitik des Chinesischen Reichs von vornherein auf die richtige Bahn lenken zu können.

Die Untersuchung dieses Problems in China ist aus zwei Gründen besonders dringlich und notwendig:

Erstens: Alle vergleichenden Untersuchungen, die von europäischen und amerikanischen Fachleuten gemacht wurden, bauen sich auf der eigenen Rechtsordnung und Wirtschaftsstruktur ihres Heimatlandes auf, so daß deren Ergebnisse nicht ohne weiteres auf China übertragbar sind. In China selbst ist bis jetzt, abgesehen von einigen Aufsätzen, die insbesondere in der „Zeitschrift für das Verkehrswesen" erschienen sind, keine gründliche Untersuchung unternommen worden. Zweitens: In Europa und Amerika hat der Eisenbahnbau schon seinen Sättigungs-

punkt erreicht, und die Landstraße hat sich auch bis auf weiter entlegene Orte gespannt, so daß das Problem der Verkehrsmittel sich jetzt fast ausschließlich mit der Verkehrsregelung oder mit der Verteilung zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu befassen hat. Demgegenüber liegt das Problem in China ganz anders, wo der Verkehrsaufbau erst am Anfang steht, indem man mehr Gewicht darauf legt, daß überhaupt etwas gebaut wird, ob nun Eisenbahn oder Landstraße oder auch beides. Wenn beide als notwendig angesehen werden, dann fragt es sich, wo sie gebaut und wie sie im Verhältnis zueinander geregelt werden sollen. Mit anderen Worten: China muß versuchen, die Mißstände, die sich in Europa oder in Amerika entwickelt haben, von Anfang an zu vermeiden.

Die vorliegende Abhandlung will versuchen, einen allgemein wirtschaftlich orientierten Aufbauplan der Eisenbahn und Landstraße in China zu gewinnen und die Beziehungen zwischen beiden zu regeln.

Weiter will diese Abhandlung volkswirtschaftlich sein. Sie berücksichtigt die anderen Gesichtspunkte — wie militärische, kulturelle und andere mehr — nur, soweit sie volkswirtschaftliche Tragweite haben. Da das Schicksal Chinas mehr denn je von seinem wirtschaftlichen Gedeihen abhängt, mag eine Untersuchung vor allem von diesem Gesichtspunkte aus zweckmäßig sein.

II. Geschichtliche Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Eisenbahn und Landstraße in China.

1. Die Eisenbahnen.

Als die Eisenbahn in Europa und Amerika schon ihren Höhepunkt erreicht hatte, war China noch von der Welt isoliert und kannte das neue Verkehrsmittel überhaupt nicht. Erst im Jahre 1863 wurde von seiten ausländischer Kaufleute in Peking eine Eisenbahnstrecke von etwa 1 km Länge gebaut. Die Bevölkerung wurde durch den Anblick der Eisenbahn so in Schrecken versetzt, daß die chinesischen Behörden befahlen, die Bahn zu zerstören. Im Jahre 1875 wurde wieder von einer englischen Handelsgesellschaft, der Jardin-Matheson & Co., eine Eisenbahnlinie zwischen Schanghai und Woosung gebaut. Anfänglich ging alles ganz gut. Unglücklicherweise verunglückte darauf ein Soldat. Dieses Ereignis erregte die Empörung der breiten Masse sowohl als auch der Behörden. Nach langwierigen Verhandlungen wurde diese Bahn schließlich von China gekauft und wieder zerstört. Die Einführung der Eisenbahn in China war damit vorläufig zum Stillstand gebracht.

Trotz der hartnäckigen Abneigung der chinesischen Behörden gegen die Eisenbahn konnten sie doch den technischen Fortschritt auf die Dauer nicht aufhalten. Bald darauf wurde im Jahre 1880 unter der Leitung von Gouverneur Li-Huang-Chang eine Kohleneisenbahnlinie in Nordchina errichtet, die als erste bleibende Eisenbahn in China bezeichnet werden kann.

Als China 1895 den Chinesisch-Japanischen Krieg verlor, trat die Ohnmacht des Landes klar zutage. Die Fremdmächte, eine nach der anderen, zwangen China, Eisenbahnbaukonzessionen zu geben. Diese Epoche ist gekennzeichnet durch den Interessenkampf zwischen den Fremdmächten. Mehrere Eisenbahnlinien wurden unter der Leitung der Fremdmächte gebaut.

Als der Japanisch-Russische Krieg im Jahre 1905 zu Ende war, erkannten die Chinesen zunächst die Bedeutung der Eisenbahn in wirtschaftlicher Hinsicht, sowie unter dem Gesichtspunkte der Landesverteidigung. Seitdem versuchte China, die Eisenbahnbaukonzessionen zurückzuerhalten. Gleichzeitig wurde eine Reihe von Eisenbahngesellschaften gegründet. Wegen der finanziellen Unfähigkeit der Eisenbahngesellschaften wurden alle Bahnen im Jahre 1909 verstaatlicht.

Bald danach brach die Revolution aus und China wurde Republik (1910). Der nationale Führer Sun-Yat-Sen wurde zum Generaldirektor der Reichsbahn ernannt. Er entwarf einen Verkehrsaufbauplan, nach dem China 100 000 Meilen Eisenbahnen bauen würde. Dieser Plan wurde infolge der fortgesetzten Bürgerkriege nicht durchgeführt. Nur in der Mandschurei ist eine nennenswerte Eisenbahnstrecke inzwischen gebaut worden. Erst in jüngster Zeit entwickelte sich eine neue Bautätigkeit. Der Bau mehrerer Eisenbahnlinien wurde in Angriff genommen und ein Teil von ihnen ist schon im Betrieb. Vorläufig besitzt China noch sehr wenige Eisenbahnen, deren gegenwärtiger Stand in Tabelle 1 veranschaulicht wird.

2. Die Landstraßen.

Die chinesische Landstraße hat sich schon in früher Zeit sehr weit entwickelt. Die Poststraße hat bereits im 4. Jahrhundert vor Christi Geburt Mencius in seinem Buch erwähnt. Durch die fortgesetzte Aufbautätigkeit der Tang-[1] und Son-Dynastie erreichte die Landstraße während der Yuan-Dynastie[2] ihren höchsten Entwicklungspunkt. Die Ming-[3] und

[1] Tang-Dynastie 618—907.
[2] Yuan-Dynastie 1270—1368.
[3] Ming-Dynastie 1368—1662.

Tsing-Dynastien[1] hatten Peking zum Zentrum bestimmt und hatten von hier die Landstraßen ausstrahlen lassen. Es gab damals zwölf Hauptlandstraßen mit einer Gesamtlänge von 3000 Kilometern. Bedauerlicherweise ließ man die Landstraßen in den letzten fünfzig oder dreißig Jahren verwahrlosen, als man vom alten Postwesen zum jetzigen Postsystem überging.

Mit der Gründung der Republik im Jahre 1911 wurde die Bedeutung der Landstraße allmählich wieder anerkannt. Der nationale Führer Sun-Yat-Sen hatte auch in seinem Verkehrsaufbauplan vorgesehen, daß China außer der Eisenbahn noch 1 000 000 Meilen Landstraße bauen solle. Im Jahre 1918 wurde der Omnibusverkehr zwischen Kalgan und Urga ins Leben gerufen. Danach wurde eine Reihe von Vorschriften über die Landstraße erlassen, und 1920 stellte die Regierung, um die Hungersnot in Nordchina zu lindern, einen Teil der notleidenden Bevölkerung als Arbeiter ein, um die Chefoo-Weihsian-Landstraße bauen zu lassen. In den folgenden Jahren wurden nach derselben Methode mehrere Landstraßen in Schansi, Schangtung, Honan und Hopeh unter der Leitung der Amerikanischen Rote-Kreuz-Gesellschaft und der Internationalen Hungernothilfskommission gebaut. Im Jahre 1921 wurde die „National Good Street Association of China" von einer Reihe von bekannten Persönlichkeiten gegründet, mit dem Ziel, den Sinn für die Bedeutung der Landstraße in den breiten Massen zu wecken. Seitdem waren viele Provinzialregierungen und Militärkommandanten bestrebt, Landstraßen bauen zu lassen. Sie bauten leider jede für sich und nicht nach einem einheitlichen Plan. Um einen systematischen Aufbau zu ermöglichen und die Provinzialregierungen zu unterstützen, wurde im Jahre 1932 das Landstraßen-Amt unmittelbar unter der Leitung des Nationalen Wirtschaftsausschusses gegründet. Der Aufbau geht sehr rasch und reibungslos vor sich. Nicht weniger als 23 000 km Landstraße sind vom Nationalen Wirtschaftsausschuß in Angriff genommen und bis Ende Juli 1934 wurden davon bereits 5700 km fertiggestellt. Im Jahre 1927 hatte China laut Statistik der „National Good Street Association" nur 30 000 km Landstraße und Ende Juli 1934 bereits 75 313 km, also mehr als doppelt so viel wie im Jahre 1927. Die Gesamtlänge der chinesischen Landstraße, deren gegenwärtiger Stand in Tabelle 1 veranschaulicht wird, ist im Vergleich mit anderen Kulturländern noch weit zurück.

[1] Tsing-Dynastie 1636—1912.

Gegenwärtiger Stand der Eisenbahn und Landstraße in China.

Tabelle 1

Provinzen	Gesamte Fläche in qkm	Gesamtzahl der Einwohner (1926)	Eisenbahn (1932)			Landstraße (1934)		
			Länge in km[1]	qkm pro km Eisenbahn	Tausend Einwohner pro km Eisenbahn	Länge in km[2]	qkm pro km Landstraße	Tausend Einwohner pro km Landstraße
Hopeh	140 526	31 232 131	2 266,29	62	14	1 873,—	75	17
Schangtung	153 711	30 336 001	1 231,38	125	25	6 885,—	22	4
Schansi	161 842	12 228 155	454,77	356	27	2 025,—	80	6
Schensi	195 076	11 802 446	—	—	—	1 169,—	167	10
Kansu (einschl. Ninghsia)	863 314	6 403 339	—	—	—	3 187,—	208	2
Kiangsu	105 605	34 125 857	1 043,37	101	33	2 312,—	46	10
Anhwei	142 689	21 715 396	339,26	421	64	2 498,—	57	9
Honan	172 155	29 090 180	1 557,90	110	12	2 056,—	84	14
Hupeh	182 110	26 699 126	432,15	422	62	1 833,—	99	15
Szeschwan	403 634	54 010 410	—	—	—	3 980,—	101	14
Chekiang	101 061	20 642 701	623,96	162	33	1 882,—	54	11
Fukien	121 050	9 744 112	28,00	4 323	348	2 449,—	49	4
Kiangsi	168 236	18 108 437	142,54	1 176	127	3 400,—	49	5
Hunan	215 457	31 501 212	377,43	572	84	1 576,—	137	19
Kweichow	176 480	12 691 900	—	—	—	1 165,—	151	11
Yünnan	398 583	12 665 150	470,09	848	27	1 344,—	297	9
Kwangtung	223 844	31 433 200	637,76	351	49	10 700,—	21	3
Kwangsi	219 876	8 741 293	—	—	—	7 000,—	31	1
Mandschurei	1 110 109	25 059 300	7 850,21	141	3	6 515,—	170	4
Sinkiang	1 641 554	2 551 741	—	—	—	1 325,—	1 239	2
Jehol	173 960	4 371 600	81,43	2 146	54	2 330,—	75	2
Charhar	258 815	1 997 015	418,07	619	5	3 757,—	69	1
Suiyüan	304 058	2 123 768	250,69	1 211	8	478,—	636	4
Sikang	472 704	521 037	—	—	—	575,—	822	1
Chinghai	728 198	368 213	—	—	—	1 173,—	621	0,3
Außer-Mongolei	1 612 912	381 837	—	—	—	3 176,—	508	0,1
Tibet	904 999	1 302 591	—	—	—	875,—	1 034	1
Insgesamt	11 173 558	441 849 148	18 405,20	607	24	75 313,—	148	6

[1] Nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen einschl. Nebengleisen usw. sind einbegriffen. Die chinesischen Reichsbahnen sind nach dem chinesischen Wirtschaftsjahrbuch und die übrigen nach dem Shen-Pao Jahrbuch angegeben.

[2] Nach T. K. Chao: "Road and Road Transportation in China" von Tibet nach dem chinesischen Wirtschaftsjahrbuch.

III. Wirtschaftlichkeit im Aufbau der Eisenbahn und Landstraße in China.

1. Aufgaben der Eisenbahn und Landstraße in China.

Eisenbahn und Landstraße sind nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Sie sind bestimmt, die ihnen vom Staat und von der Volkswirtschaft zugeteilten Aufgaben zu erfüllen. Demzufolge muß man zunächst fragen, welches Ziel die Volkswirtschaft ins Auge gefaßt hat und ob für dessen Erfüllung die Mitwirkung der Eisenbahn und Landstraße notwendig ist.

Auf Grund dieser Überlegung wird hier versucht, die Zielsetzung der chinesischen Volkswirtschaft festzustellen. Natürlich kann das Ziel der chinesischen Volkswirtschaft, wie jeder anderen Volkswirtschaft auch, kein anderes sein, als die Bedürfnisse des Volks nach Materialgütern und Leistungen zu befriedigen. Weil China ein Agrarland ist, dessen Bevölkerung zu etwa 80 % aus Bauern besteht, und das Gedeihen der heutigen chinesischen Volkswirtschaft hauptsächlich nach dem Stand der Bauernschicht gemessen werden kann, geht die Untersuchung am besten von ihr aus.

Der Wohlstand der Bauernschicht hängt von ihrer Produktivität ab. Je mehr sie erzeugt, desto größer ist, wenn die Absatzmöglichkeit als gegeben angenommen wird, die Zahl ihrer Tauschobjekte, und desto besser können ihre Bedürfnisse befriedigt werden. Es ist eine Eigenart der Landwirtschaft, daß die Bodenproduktivität dem Ertragsgesetz und besonders auffallend dem Gesetz des abnehmenden Ertrags unterworfen ist. Obwohl die Bodenproduktivität je nach der Bodenbeschaffenheit, Marktlage und anderem mehr, sehr verschieden sein kann, hängt die Produktivität der Bauernschicht im allgemeinen doch von der Größe des Bodenbesitzes ab. In China besitzt jede bäuerliche Haushaltung durchschnittlich 21 Mou[1] oder etwa 1,4 Hektar und in manchen Provinzen sogar nur 12 Mou oder 0,8 Hektar. Nach den deutschen Verhältnissen reichen solche Zwerg- und Parzellenbetriebe (unter 2 ha) im allgemeinen noch nicht zur Ernährung einer Familie aus. Obwohl die Verhältnisse in China etwas anders liegen, ist die Bauernschicht doch gezwungen, ihre Lebenshaltung bis zu der niedrigsten Grenze herabsinken zu lassen. Die Untersuchung von Buck[2] ist sehr lehrreich. Sie zeigt, daß die

[1] Nach: Chinesisches Wirtschaftsjahrbuch 1934.
[2] J. L. Buck, Chinese farm economy.

Ausgaben der chinesischen bäuerlichen Haushaltung, wie in Tabelle 2 veranschaulicht wird, nur ein Dreizehntel der amerikanischen bäuerlichen Haushaltung betragen und sich nur auf das Lebensnotwendige beschränken, während die sonstigen Ausgaben nur 16% ausmachen.

Ausgabenvergleich der chinesischen und amerikanischen bäuerlichen Haushaltung.

Tabelle 2[1,2]

Ausgaben	China		USA	
	Chines. $[3]	%	Chines. $[3]	%
Lebensmittel	136	58.9	1232	41.2
Brennstoffe	25	12.3	159	5.3
Kleidung	17	7.3	439	14.7
Hausmiete	11	5.3	373	12.5
Übriges	38	16.2	784	26.3
Insgesamt	217	100.0	2987	100.0

Diese Untersuchung zeigt deutlich, daß keine Aufgabe der chinesischen Volkswirtschaft so dringlich ist, wie die, das Leben der Bauernschicht zu verbessern. Wenn es diesen 80% gut geht, ist das Wirtschaftsproblem Chinas fast restlos gelöst.

Es gibt im allgemeinen zwei Wege, um eine Hebung des Lebensstandards der Bauernschicht zu erreichen, nämlich einen auf landwirtschaftlichem und einen auf industriellem Gebiet. Landwirtschaftlich muß der Weg eingeschlagen werden — außer dem Bestreben nach der besseren Verwertung des bestehenden Ackerbodens, der Erleichterung der Grundsteuer und anderem mehr —, das noch nicht bebaute Land urbar zu machen, damit die Anbaufläche vergrößert wird. Außerdem kann durch den Aufbau der Industrie eine Minderung des Bevölkerungsdrucks bei der Landwirtschaft erreicht werden, so daß auch eine Vergrößerung der Anbaufläche je bäuerliche Haushaltung erreicht werden könnte. Durch diese Erweiterung der produktiven Möglichkeiten würde der Lebensstandard des Volkes natürlich besser werden.

Für die Durchführung dieser beiden Maßnahmen sind die notwendigen Voraussetzungen auch gegeben. Nach der Schätzung von O. E.

[1] Nach J. L. Buck: Chinese farm economy.

[2] 2370 Haushaltungen in 6 Provinzen (1922—1924) in China und 2886 Haushaltungen in 11 Staaten (1922—1924) in USA.

[3] USA. 1 $ = 1,87 Chin. $ (durchschnittlicher Kurs von 1922—1925).

Baker beträgt der natürliche, hinreichend bewässerte Boden des Chinesischen Reichs (ohne Tibet) etwa 500 Millionen Hektar. Nach Abzug von 45 % des ausgesprochen gebirgigen oder aus sonstigen Gründen unproduktiven Bodens und noch weiterer 5 %, die außerhalb des Gebiets einer genügend warmen Vegetationszone liegen, verbleiben noch 250 Millionen Hektar. Die gegenwärtige Anbaufläche ist nach der Berechnung von D. K. Liu, ohne Mongolei, Tibet, Sikang, Chinghai und Ninghsia, wo in der Tat nicht viel angebaut worden ist, etwa 112 Millionen Hektar. Obwohl alle diese Schätzungen nicht als sehr zuverlässig betrachtet werden können, kann man doch feststellen, daß es noch Boden gibt, insbesondere in den Randgebieten, der noch urbar gemacht werden kann. Die innere Kolonisation hat also viele Möglichkeiten.

In bezug auf die Industrialisierung bestehen für China ebenfalls gute Aussichten, weil Rohstoffe und Minerale reichlich vorhanden und Arbeitskräfte billig sind. Was fehlt, sind die qualifizierten Arbeitskräfte und das notwendige Kapital. Nach dem Gesetz der komparativen Kosten kommen zu Beginn der Industrialisierung die Kapitalgüterindustrien, die besonderes technisches Wissen und Erfahrungen verlangen, natürlich dafür noch nicht in Frage. In erster Linie steht jetzt der Bergbau, in dem die reichen Bodenschätze nur gehoben werden müssen, und die Konsumgüterindustrien, denn China ist reich an Rohstoffen, hat billige Arbeitskräfte und ist selbst Absatzmarkt für die Erzeugnisse, die bis jetzt vom Ausland eingeführt worden sind. Die letzte Voraussetzung — heimischer Absatzmarkt — ist besonders wichtig für ein neu industrialisiertes Land, da an Export in erster Zeit nicht zu denken ist.

Zur Lösung dieser beiden Aufgaben bedarf es mancher Ortsveränderung von großem Umfang. Die innere Kolonisation verlangt eine Verschiebung von den dichter bevölkerten Gegenden nach den dünner bevölkerten, und die Industrialisierung verlangt Transport der Rohstoffe und weitere Verteilung der fertigen Produkte. Die Unzulänglichkeit der bestehenden Verkehrsmittel hat der Durchführung dieser Aufgaben bis jetzt sehr viele Schwierigkeiten gemacht. Einige Beispiele genügen zur Erläuterung. Eine Tonne[1] Weizen von Schensi nach Schanghai zu befördern kostet etwa 160 chinesische Dollar. Dagegen betragen die Transportkosten für eine Tonne Weizen aus Amerika nach Schanghai nur etwa 20 chinesische Dollar. Am Produktionsort sind also die heimischen Produkte billiger, am Verbrauchsort dagegen die ausländischen

[1] Nach Gee-Yuen Chang: Chinesische Verkehrsgeographie im chinesischen Wirtschaftsjahrbuch.

Produkte. Ein anderes Beispiel ist die Kohle[1], deren Selbstkosten in den Minen nur etwa 3 chinesische Dollar betragen. In Schanghai kostet eine Tonne 15 Dollar und in Hankow und Nanking 14 Dollar. Trotz dieser günstigen Preisgestaltung können die heimischen Kohlen wegen der hohen Transportkosten nicht mit ausländischen Kohlen konkurrieren. Es ist deswegen nicht denkbar, die genannten Aufgaben durchzuführen, ohne gleichzeitig einen entsprechenden Verkehrsaufbau in Angriff zu nehmen.

Außer diesen zwei Aufgaben muß noch die dritte berücksichtigt werden, daß die Eisenbahn und Landstraße die verschiedenen Landesteile sinnvoll miteinander verbinden sollen, damit das Land ein geschlossenes Ganzes darstellt und so die militärische, kulturelle, politische und wirtschaftliche Einheit erst einmal hergestellt wird. Bisher leidet China an einer zerrissenen Vielheit. Je nach der geographischen Bedingtheit ist dieser oder jener Teil von den übrigen getrennt. Am schlimmsten ist dies bei manchen Provinzen, die in wirtschaftlicher Beziehung dem Ausland näherstehen als dem Mutterland. Beispielsweise schließt sich Yunan wirtschaftlich eng an Indochina. Daß dieser Zustand restlos beseitigt werden muß, ist ohne weiteres klar.

2. Die Besonderheiten im Aufbauplan der Eisenbahn und Landstraße in China.

Nachdem wir das Ziel der Eisenbahn und Landstraße in China im Grundzug festgestellt haben, muß ein Aufbauplan aufgestellt werden, um das Ziel mit geringsten Kosten zu erreichen. Dies ist in europäischen Ländern viel leichter, da einzelne Untersuchungen über den Mineralreichtum, die Bodenbeschaffenheit und anderes mehr schon vorliegen; so kann man die wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit einigermaßen voraussehen und somit das Verkehrsbedürfnis nicht nur der Gegenwart, sondern der Zukunft entsprechend ermitteln. Jedoch in China mangelt es an zuverlässigen statistischen Unterlagen. Unter diesen gegebenen Umständen ist ein Plan mit festgesetzten Kosten und Bauzeit im Sinne des Fünfjahresplans von Sowjetrußland vorläufig nicht möglich.

Weiter befindet sich China noch in einem Übergangsstadium und ist bis heute noch nicht von dem politischen und wirtschaftlichen Wirrwarr befreit. Zum Beispiel kann sich durch die politische Unstetigkeit die Menge des verfügbaren Kapitals von Zeit zu Zeit ändern. Infolgedessen wird der Plan je nachdem geändert werden müssen. Der Aufbauplan muß deswegen anpassungsfähig und elastisch sein, damit jeder

[1] Nach: The Report of Mr. Mantell to the Ministry of Railways.

veränderten Lage Rechnung getragen werden kann. Daher ist ein festgelegter Plan auch undurchführbar.

Durch diese Besonderheiten kann der Aufbauplan nur etwa so sein, wie A. Salter[1] formuliert: „A program starts with a general conception to the kind of economic structure appropriate to China, which is gradually built up and elaborated with the aid of continous research and investigations, translated into specific schemes with the help of appropriate experts and then put into operations as opportunities offer and resources permit."

3. Maßstäbe für die Rangordnung im Aufbauplan der Eisenbahn und Landstraße in China.

a) Umfang des Aufbauplans.

Wenn man einen Aufbauplan aufstellen möchte, muß man zwangsläufig zunächst die verfügbaren produktiven Mittel feststellen, von denen die Durchführbarkeit des Plans abhängig ist. Je mehr verfügbare produktive Mittel es gibt, desto mehr Eisenbahnen und Landstraßen können in den Plan aufgenommen werden. Umgekehrt wird die Zahl der Eisenbahnen und Landstraßen gedrosselt. Unter den produktiven Mitteln fehlt China hauptsächlich das Kapital. Hier wird versucht, die Möglichkeit der Kapitalversorgung festzustellen, damit der Umfang des Aufbauplans einigermaßen festgelegt werden kann.

Von vornherein muß man sich klar werden, daß durch den Aufbau der Eisenbahn und Landstraße eine große Menge von Kapitalgütern wie Schienen, Lokomotiven, Kraftwagen und so weiter eingeführt werden müssen, die China selbst zu erzeugen in absehbarer Zeit nicht in der Lage ist. Diese gewaltige Einfuhr durch die Kapitalausfuhr zu zahlen ist nicht denkbar, da erstens die Kapitalausfuhr Deflationsauswirkungen auf die chinesische Volkswirtschaft verursachen würde, die sehr schädlich sind, und weil zweitens China überhaupt nicht in der Lage ist, sehr viel flüssiges Geldkapital[2] zur Verfügung zu stellen. Denn China ist ein kapitalarmes Land.

[1] Salter, Depression and China, London 1934.

[2] Nach dem Shen-Pao-Jahrbuch beträgt das gesamte Kapital der im Finanzministerium registrierten chinesischen Banken nur etwas über dreihundert Millionen chinesische Dollar, also noch nicht einen chinesischen Dollar pro Einwohner (die Einwohnerzahl beträgt schätzungsweise 450 Millionen), während das Kapital allein der Kreditbanken in Deutschland schon 2614,6 Mill. RM. im Jahre 1930 betrug, also ca. 40 RM. pro Einwohner (Einwohnerzahl Deutschlands: 65,4 Mill.). Dies zeigt deutlich, wie klein die Finanzierungsfähigkeit der chinesischen Banken ist. Das Bargeld beträgt schätzungsweise auch nur 2000 Millionen chinesische Dollar.

Um Kapitalgüter einführen zu können, bleibt nichts anderes übrig, als die Zahlungsbilanz anders zu gestalten. Die chinesische Handelsbilanz ist seit langem passiv und wurde hauptsächlich durch die Überweisungen der Übersee-Chinesen ausgeglichen. Die Veränderung der Zahlungsbilanz kann nur durch drei Möglichkeiten herbeigeführt werden, nämlich: 1. Beschränkung des Konsums der bis jetzt eingeführten Produkte oder deren Ersetzung durch die heimischen Produkte, 2. Erhöhung des Exports und 3. Heranziehung des Fremdkapitals.

Für die Durchführbarkeit der ersten beiden Möglichkeiten besteht augenblicklich wenig Aussicht. Erstens beschränkt die Einfuhr Chinas sich auf die lebensnotwendigen Produkte wie Textilwaren, Baumwolle, Weizen, Reis und Zucker, und infolgedessen ist die Nachfrage nach Einfuhrprodukten sehr unelastisch. Zweitens kann die Ersetzung von Einfuhrprodukten durch die heimischen Produkte und die Erhöhung des Exports nicht von heute auf morgen erreicht werden, denn die Produktivität der Landwirtschaft und Industrie kann nur allmählich und gleichzeitig durch die Transportverbesserung gesteigert werden. Dazu bedarf die Entfaltung der Landwirtschaft und Industrie auch der Kapitalgüter, die zum großen Teil wieder eingeführt werden müssen. Die dritte Möglichkeit — Heranziehung von Fremdkapital — ist durchaus möglich; auch ist der Zinsfuß in China bedeutend höher als in den anderen Ländern. Aber diese natürliche Kapitalwanderungstendenz nach China ist bis jetzt durch die politische Unsicherheit gehemmt worden. Falls die politische Lage sich verbessert, würde das Fremdkapital vorläufig noch zögern, nach China zu wandern, da die Nachwirkungen der früheren Zeit noch zu verspüren sind.

Aus dieser Darstellung kann man ersehen, daß China vorläufig weder genügend eigenes Kapital zur Verfügung hat, noch unmittelbar Mengen von Fremdkapital heranziehen kann. Angesichts dieser Tatsachen kann der Verkehrsaufbau nur etappenweise verwirklicht werden, da eine Reihe von Eisenbahn- und Landstraßenbauten infolge des Kapitalmangels aus dem Plan ausgeschaltet werden müßte. In der heutigen Übergangszeit kann es sich also vorerst nur um einen Zwischenplan handeln, der ziemlich beschränkt sein muß. Man muß versuchen, mit dem knappen Kapital so rational wie möglich zu disponieren, um die Höchstmasse von Verkehrsbedürfnissen zu befriedigen und fortschreitend neues Kapital zu beschaffen, damit der weitere Aufbau ermöglicht wird.

b) Maßstäbe für die Rangordnung im Aufbauplan der Eisenbahn und Landstraße in China.

Seit Jahrtausenden war China von der Außenwelt isoliert. Seine Wirtschaft war eine Bedarfsdeckungswirtschaft und wurde von der Tradition beherrscht. Die Einheit der Wirtschaft ist die Familie. Durch die Arbeitsteilung innerhalb der Familie wird der Familienbedarf fast ganz gedeckt. Den einzelnen Familienverbänden übergeordnet ist der verwandtwirtschaftliche Clan, und außerdem gibt es noch die Dorfverwaltung auf dem Land und die Zünfte in der Stadt. Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den einzelnen und untereinander sind außerordentlich gering. Aber diese verkehrslose Wirtschaft wurde durch das Eindringen der europäischen Mächte allmählich zerstört. Das Fabriksystem wurde eingeführt und das Land langsam industrialisiert. Doch ein großer Teil des Landes ist von diesem Einfluß fast völlig unberührt geblieben. So zeigt sich ein mannigfaltiges Bild von nichtkapitalistischer Wirtschaft bis zur hochkapitalistischen. Die Verkehrsintensität ist infolgedessen völlig verschieden.

Im Vergleich zu europäischen Ländern ist die Verkehrsintensität im allgemeinen noch sehr gering. Erst durch die wirtschaftliche Entwicklung wird sie schrittweise erhöht werden. Am Anfang der Verkehrsentwicklung wird der Verkehr nicht stark sein. Weiter wird man, infolge der Kapitalknappheit und der Billigkeit der Arbeitskräfte, versuchen, das Kapital durch Arbeit zu ersetzen, so daß der Betrieb sehr arbeitsintensiv sein wird. Aus diesen Gründen scheint es zwangsläufig zu sein, zunächst nur die Eisenbahn und Landstraße von niedriger Ordnung bauen zu lassen.

Weil die Verkehrsintensität des Landes, wie gesagt, sehr verschieden ist, muß man versuchen, je nach dem örtlichen Intensitätsgrade, mit Berücksichtigung der anderen Gesichtspunkte, nach Rangordnung zu gliedern. Dabei ist besonders darauf hinzuweisen, daß in China der Unterschied in der Verkehrsintensität zwischen der Gegenwart und Zukunft besonders groß sein wird, da eine wirtschaftliche Strukturumwandelung, insbesondere durch die Erschließung der Bodenschätze und die Entfaltung der Industrie, zu erwarten ist. Weiter spielt die Wasserstraße im chinesischen Verkehrssystem eine große Rolle. Um den höchsten Nutzen zu erzielen, müssen Eisenbahn und Landstraße mit der Wasserstraße sinnvoll verbunden werden.

Dem Nutzen gegenüber muß man die Kosten stellen. Hier ist die geographische Bedingtheit maßgebend, so z. B. das Klima, die Bodenbeschaffenheit und insbesondere die topographische Gestaltung. Allein

durch die Verschiedenheit der topographischen Gestaltung[1] kann der Kostenunterschied in verschiedenen Gegenden des Landes sehr groß sein. Dabei spielt die Bequemlichkeit der Bau- und Betriebsmaterialversorgung im Innern des Landes eine große Rolle. Erst wenn alle diese Faktoren berücksichtigt werden, kann man die Eisenbahn und die Landstraße nach Rangordnung gliedern und je nach dem verfügbaren Kapital bauen lassen.

Höhenlage über dem Meer	% der Gesamtfläche
500—1000 m	18
1000—2000 m	35
2000—3000 m	8
3000—4000 m	5
4000—5000 m	4
über 5000 m	16
Insgesamt	100

Für die Eingliederung der Eisenbahn in das chinesische Verkehrssystem muß man sich klar sein, daß China ein großes Land ist, dessen gesamte Fläche 11 173 558 qkm beträgt und daß infolgedessen die wirtschaftliche Einheit entsprechend sehr groß ist. Um alle Teile des Landes nicht nur wirtschaftlich, sondern auch militärisch und kulturell zu einer geschlossenen Einheit zu verbinden, ist ein Verkehr auf lange Entfernung erforderlich. Insbesondere die innere Kolonisation, die eine Ortsveränderung auf weite Gebiete bedeutet und der Bergbau, der zwangsläufig an den Ort der Bodenschätze gebunden ist und manchmal von den Konsumorten fern liegt, sind nicht denkbar ohne eine Massenleistungsfähigkeit auf weite Entfernungen. Wenn die chinesische Volkswirtschaft sich noch weiter in die Weltwirtschaft eingliedern möchte, wird außer dem Seeverkehr der Kontinentalverkehr mit Zentralasien, Rußland und Indien hergestellt werden müssen, deren Entfernung noch bedeutend größer ist. Angesichts dieser Tatsachen würde die Eisenbahn durch ihre Leistungsfähigkeit für den Massenverkehr auf lange Entfernung ohne weiteres das Rückgrat des Verkehrssystems in China bilden, da in diesem Fall der höchste Nutzenkoeffizient nur durch den Eisenbahnbau erreicht werden kann.

[1] Die Verschiedenheit der topographischen Gestaltung in China zeigt die obenstehende Tabelle deutlich.

Damit ist natürlich nicht gesagt, daß die Landstraße unwichtig ist; allerdings muß sie eine andere Stellung in der chinesischen Volkswirtschaft einnehmen, wo ihr Nutzenkoeffizient größer ist, nämlich:

1. Auf dem Gebiet der Industrie:

Wie schon erwähnt, beginnt die Industrialisierung Chinas, außer im Bergbau, bei der Konsumgüterindustrie. In einem großen Teil der Konsumgüterindustrien zeigt sich eine degglomerative Tendenz und sie tragen mehr oder weniger das Gepräge der Lokalindustrien. Dies ist dadurch zu erklären, daß es sich erstens bei den Rohstoffen um relative Ubliquitäten handelt, zweitens die Arbeitskräfte überall vorhanden sind und drittens 80 % der Konsumenten zerstreut auf dem Land wohnen. Die Produkte werden am billigsten am Orte hergestellt und verteilt. Die agglomerativen Faktoren, wie bessere Kraftversorgung[1] in den größeren Städten und die Wirtschaftlichkeit der Massenproduktion[2] werden durch die Belastung mit den Transportkosten und anderen Kosten mehr als aufgehoben. Bei diesen Lokalindustrien handelt es sich um Transport auf relative Entfernung, und infolgedessen kann die Landstraße in manchen Fällen besseren Dienst leisten als die Eisenbahn.

Weiter erheischt jeder Wirtschaftszweig einen Abholungs- und Zufuhrdienst zur Bahn und daher ist die Landstraße als ergänzendes Mittel der Eisenbahn unentbehrlich.

2. Auf dem Gebiet der Landwirtschaft:

Die Agrarproduktion ist an den Boden gebunden. Sie verlangt eine sehr verzweigte Transportmöglichkeit. Da das Landstraßennetz viel anpassungsfähiger ist, kann die Landstraße solche Bedürfnisse am besten befriedigen.

3. Als ersetzendes und ausgleichendes Mittel der Eisenbahn:

Durch die knappe Kapitalversorgung wird man die Eisenbahn, für die innere Kolonisation insbesondere, nur bis zu gewissen Punkten

[1] Dieser Nachteil kann teilweise durch die Verwendung von Motoren beseitigt werden.

[2] Der Vorteil der Massenproduktion bei der Konsumgüterindustrie ist nicht so eindeutig. Sogar in einem hochindustrialisierten Land wie Deutschland macht in der gesamten Konsumgüterindustrie die Betriebsgröße von 1 bis 5 Personen 35 % aus. Bei der Textilindustrie hat jeder Betrieb durchschnittlich nur 10 Personen. In China wird die Betriebsgröße noch kleiner durch die Ersetzung des Kapitals durch Arbeit sein.

bauen lassen, deren Verlängerung sich durch den schwachen Verkehr vorerst nicht rentiert. Prof. C. Pirath[1] hat mit Recht darauf hingewiesen: „Für den volkswirtschaftlichen Aufbau von wirtschaftlich wenig entwickelten Gebieten wird das Verkehrswesen neue und andere Wege als in den alten Kulturländern gehen können. Die Erschließung des Landes wird grundsätzlich zuerst durch Straßen und den Kraftwagenverkehr erfolgen. Erst im späteren Entwicklungsstadium, wenn der Verkehr die Leistungsfähigkeit des Kraftwagens zu übersteigen beginnt und durch billigen Massentransport wirtschaftlicher gestaltet werden soll, wird der Bau von Eisenbahnen in Frage kommen."

Bei der Eisenbahn besteht weiter die Gefahr, daß sie die Wirtschaft nach sich zieht und die Städte in besonderen Vorteil setzt, wodurch eine ungleichmäßige wirtschaftliche Entwicklung und Landflucht entsteht. Es ist zu erwarten, daß der Landstraßenbau in erster Linie dazu beitragen wird, eine günstige regionale Verteilung von Landwirtschaft und Industrie herbeizuführen und eine Zusammenballung der Wirtschaftskräfte zu verhindern, wie sie die Eisenbahn in USA. verursacht hat. Wenn die Möglichkeiten, die hier der Kraftwagen einer allmählichen und harmonischen Erschließung bietet, richtig ausgeschöpft werden, kann ein wirkungsvoller Rhythmus zwischen den Verkehrsbedürfnissen und dem Einsatz des zweckmäßigsten Verkehrsmittels zum Aufbau einer gesunden Volkswirtschaft zustande kommen.

IV. Ein Versuch zur Aufstellung eines allgemein wirtschaftlich orientierten Aufbauplans der Eisenbahn und Landstraße in China.

Nachdem wir die Maßstäbe für die Rangordnung aufgestellt haben, gehen wir nun dazu über, die tatsächlichen Verhältnisse in China eingehender zu untersuchen, um zu versuchen, einen verhältnismäßig konkreten Aufbauplan aufzustellen.

Um die wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse Chinas zu untersuchen, kann man nicht nach der politischen Einheit, d. h. nach Provinzen, gruppieren, sondern nach den geographischen und wirtschaftlichen Eigenschaften des Landes. Nach der Gruppierung von Gee-Yuen Chang[2] kann China in 23 natürliche geographische Einheiten geteilt

[1] Nach Pirath: Grundlagen der Verkehrswirtschaft.

[2] Nach Gee-Yuen Chang: Allgemeine chinesische Geographie.

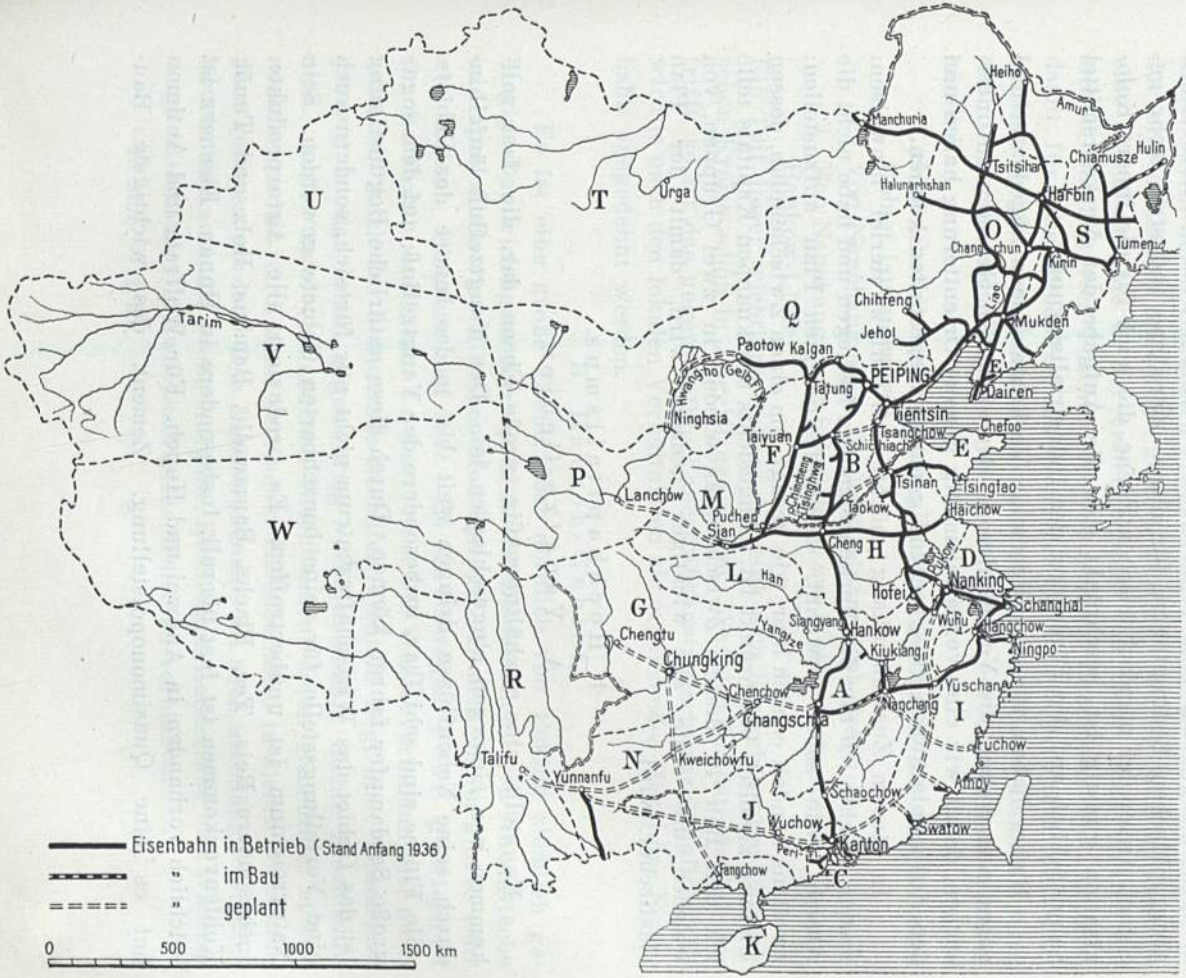
werden, die ich nach dem folgenden von Professor Wagemann aufgestellten Schema in vier Hauptgruppen zusammenfasse, nämlich in die Gebiete (vgl. nachstehende Landkarte mit Erläuterungen):

Hauptmerkmale	Hoch-kapitalismus	Halb-kapitalismus	Neu-kapitalismus	Nicht-Kapitalismus
Bevölkerungsdichte	hoch	hoch	gering	gering
Maschinenverbrauch	hoch	gering	mittel	minimal
Verkehr	stark	gering	stark	gering
Industriearbeiterquote	hoch	gering	mittel	minimal
Außenhandel:				
Bilanz	Mehreinfuhr	uneinheitlich	Mehrausfuhr	Mehreinfuhr
Fertigwaren:				
Einfuhr	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch
Ausfuhr	hoch	gering	sehr gering	sehr gering
Kopfquote	hoch	gering	hoch	gering

Entnommen von Prof. Wagemann: Struktur und Rhythmus der Weltwirtschaft.

1. des Hochkapitalismus (noch im Anfangsstadium):
   Yangtze-Gebiet, Yangtze-Delta, Haihoo-Gebiet, Perl-Fluß-Delta und Schantung- und Liaotung-Halbinsel.
2. des Halbkapitalismus:
   Schansi-Tafelland, Szeschwan-Rotbecken, Gelbfluß-Delta, Südöstliches Küstengebiet, Liangkwang-Bergland, Hainan-Insel-Gebiet, Schensi-Kansu-Becken, Han-Fluß-Gebiet und Yünnan-Kweichow-Hochplateau.
3. des Neukapitalismus: mandschurische Ebene.
4. nicht kapitalistisches Gebiet:
   Oberlauf des Gelbflusses, innermongolisches Tafelland, südwestliches Hochgebirge, mandschurisches Bergland, außermongolisches Tafelland, Dzungaria-Becken, Tarim-Becken und tibetanisches Hochgebirge.

Obwohl diese Abgrenzung etwas willkürlich ist, zeigt sie doch die Mannigfaltigkeit der Wirtschaftsverhältnisse ganz deutlich. In den nicht kapitalistischen Gebieten ist die Wirtschaftsweise noch sehr primitiv und infolgedessen das Verkehrsbedürfnis sehr gering. Dagegen hat sich in den hoch-, halb- und neukapitalistischen Gebieten die Wirtschaft weiter entwickelt und das Verkehrsbedürfnis ist je nach der Kapitalintensität stärker.



Eisenbahn in Betrieb (Stand Anfang 1936)
" im Bau
" geplant

0 500 1000 1500 km

Erläuterungen zur Übersichtskarte:

A. Yangtze-Gebiet (Hunan, Kiangsi, Süd-Teil von Hupeh u. Mittel-Teil v. Anhwei).
B. Haihoo-Gebiet (Hopeh, ein Teil von Honan, Schangtung und Charhar).
C. Perl-Fluß-Delta (Ein Teil v. Kwangtung).
D. Yangtze-Delta (Süd-Teil von Kiangsu und Nordwesten-Teil von Chekiang).
E. Schangtung- und Liaotung-Halbinsel (Süd-Teil von Liaoning und Ost-Teil von Schangtung).
F. Schansi-Tafelland (Schansi).
G. Szeschwan-Rotbecken (Szeschwan).
H. Gelb-Fluß-Delta (Süd-Teil von Schangtung, Mittel-Teil von Honan, Nord-Teil von Anhwei und Kiangsu).
I. Südöstliches Kütengebiet (Ein Teil von Chekiang, Anhwei und Kwangtung und die ganze Fukien-Provinz).
J. Liangkwang-Bergland (Nord-Teil von Kwangtung und fast die ganze Kwangsi-Provinz).
K. Hainan-Insel-Gebiet (Liuchow Halbinsel und Hainan-Insel).
L. Han-Fluß-Gebiet (Nordwesten-Teil von Hupeh, Südwesten-Teil von Honan und Süd-Teil von Schensi).
M. Schensi-Kansu-Becken (Mittel- u. Nord-Teil von Schensi und Südosten-Teil von Kansu).
N. Yünnan-Kweichow-Tafelland (Kweichow und Südosten-Teil von Yünnan).
O. Mandschurische Ebene (Die Ebene von der Mandschurei u. ein Teil v. Jehol).
P. Oberlauf des Gelb-Flusses (Mittel-Teil von Kansu, Südosten-Teil von Ninghsia und Ost-Teil von Chinghai).
Q. Innermongolisches Tafelland (Charhar, Suiyüan und ein Teil von Jehol).
R. Südwestliches Hochgebirge (Nordwesten-Teil von Yünnan, Südwesten-Teil von Szeschwan u. die ganze Sikang-Provinz).
S. Mandschurisches Bergland (Randgebiet von der Mandschurei).
T. Außermongolisches Tafelland (Außermongolei).
U. Dzungaria-Becken (Ein Teil v. Sinkiang zwischen Altai-Schan und Tien-Schan).
V. Tarim-Becken (Nord-Teil von Tien-Schan in Sinkiang).
W. Tibetanisches Hochgebirge (Tibet).

In bezug auf die Entwicklungsmöglichkeit können die nicht kapitalistischen Gebiete nicht Agrar- oder Industriezentren werden, da hier die geographischen Bedingungen nicht sehr günstig sind. Sie kommen in erster Linie für die innere Kolonisation in Frage, da sie sehr dünn bevölkert sind und ein beträchtlicher Teil des Bodens noch urbar gemacht werden kann. Der Verkehr muß im allgemeinen so gestaltet werden, daß die dichter bevölkerten Gebiete mit den dünner bevölkerten gute Verbindung haben.

Für die hoch-, halb- und neukapitalistischen Gebiete ist die Industrialisierungsmöglichkeit sehr groß. Sie sind je nach den natürlichen geographischen Bedingungen für diese oder jene Industrie mehr geeignet. Außer der mandschurischen Ebene, die auch für die innere Kolonisation günstig ist, beschränkt sich die Aufgabe der Verkehrsmittel hauptsächlich auf die Förderung der Industrialisierung.

Bisher haben wir die allgemeine Verkehrstendenz angedeutet und gehen nun weiter, die Verhältnisse in den einzelnen Gebieten zu untersuchen, damit wir eine verhältnismäßig genaue Orientierung haben und den Aufbauplan auch entsprechend genauer ausgestalten können.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf zweierlei hinweisen: erstens möchte ich nur die Verkehrstendenz festlegen und habe nicht die Absicht, wie schon erwähnt, einen festgelegten Plan aufzustellen; zweitens handelt es sich hier, wie gesagt, um einen Zwischenplan, dessen Umfang ziemlich beschränkt ist. Angesichts des knappen Kapitals teile ich den Bau in diesem Zwischenplan wieder in zwei Gruppen, von welchen die erste als wichtiger gedacht wird, damit der Plan elastischer wird.

1. Hochkapitalismus.

A. Yangtze-Gebiet.

Es stellt eine verhältnismäßig große Ebene dar, die fast vollkommen von Gebirgen eingeschlossen ist. Der Yangtzefluß läuft hindurch, seine Nebenflüsse dringen weit bis in das Innere des Gebiets. Alle Flüsse sind schiffbar, insbesondere der Yangtzefluß, auf dem sogar große Seedampfer fahren können. Durch diese natürliche Begünstigung ist das Gebiet das Wirtschaftszentrum nicht nur für sich, sondern auch eine Verteilungsstelle für seine benachbarten Gebiete geworden. Sein Naturreichtum ist unübertroffen. Es produziert alle Agrarprodukte, insbesondere Reis, Tee, Flachs, Baumwolle, Bambus, Holz und Tunöl. Kohlenvorkommen ist fast überall, insbesondere in Hunan. Eisenerz ist reichlich vorhanden in Anhwei und Hupeh. Für Wolfram und Antimon hat es eine Quasimonopolstellung. Zement, das wichtigste Bau-

material, gibt es am Yangtzefluß. Die Hauptursache dafür, daß sich die Industrie bis jetzt nicht entsprechend entwickeln konnte, ist verkehrspolitisch hauptsächlich darin zu erblicken, daß dieses Gebiet keine direkte Seehafenverbindung hat, da alle Güter zunächst nach Hankow und dann nach Schanghai befördert werden müssen, wodurch die Transportkosten viel zu teuer werden. Geographisch liegt dieses Gebiet nicht weit von Kanton, einem günstigeren Hafen als Schanghai. Es gibt keine Eisenbahn, die so dringlich ist, wie die Hankow-Kanton-Eisenbahn. Obwohl die unfertige Strecke dieser Bahn durch gebirgige Gegenden laufen wird, deren Baukosten etwas teuerer sind, so muß sie schon in der ersten Etappe unbedingt gebaut werden. Weiter muß mindestens eine Eisenbahnlinie in der ersten Etappe von Osten nach Westen erstehen, nämlich von Yüschan über Nanchang, Changscha bis Chengtu, damit für alle Produkte, insbesondere die Mineralprodukte, die Möglichkeit besteht, von Kanton exportiert zu werden. Dieses Bahnnetz wird noch in der zweiten Etappe durch drei Bahnen vervollkommnet werden, nämlich:

1. Eine Strecke der Nanking-Kanton-Eisenbahn, die durch dieses Gebiet laufen würde,
2. Von Nanchang nach Fuchow, einem Seehafen,
3. Von Nanchang nach Schaochow, zur Verbindung mit der Kanton-Hankow-Linie.

Ein Teil dieser wichtigen Bahnen ist dank dem Bestreben aller chinesischen Kreise schon in Angriff genommen. Was den Landstraßenbau betrifft, so ist das gegenwärtige Landstraßennetz noch unzulänglich. Es wird je nach den lokalen Verhältnissen als ergänzendes Mittel der Eisenbahn ausgedehnt werden.

B. Haihoo-Gebiet.

Es ist eine große Ebene, aber nördlich von Peking ziemlich gebirgig. Das wichtigste Agrarprodukt ist Baumwolle, deren Anbaufläche in Hopeh allein vier Millionen Mou beträgt[1]. In dem Gebiet gibt es sehr viel Kohlen, Eisenerz und Salz. Es ist deswegen sehr geeignet für die Textil- und Eisen-Industrie. Die Wasserverbindung ist nicht schlecht. Auch der bedeutende Seehafen Tientsin liegt hier. Besonders günstig ist das schon gegenwärtig verhältnismäßig dichte Eisenbahnnetz. Außer zwei vorhandenen Eisenbahnen, deren Bedeutung später noch behandelt wird, kann kein neuer Eisenbahnbau in diesen Zwischenplan gezogen werden. Das Landstraßennetz ist noch unzulänglich. Hier besteht nun auch die große Aufgabe, Eisenbahn, Landstraße und Wasserwege miteinander in zweckmäßigster Weise zu verbinden.

[1] 15 Mou = 1 Ha.

C. Perl-Fluß-Delta.

Es ist eine Ebene. Durch sein günstiges Klima ist Reisernte dreimal jährlich möglich, und es gibt Seide, Früchte und Tee. Aber infolge der dichten Bevölkerung genügen die Nahrungsmittel nicht für den Selbstverbrauch. Der Perlfluß bietet ein ausgedehntes Wasserverkehrssystem, und Dampfschiffe können bis Wuchow in der Kwangsi-Provinz fahren. Hier liegt einer der Haupthäfen Chinas, nämlich Kanton, der gegenwärtig der erste Hafen Chinas nach Europa und Indien ist. Er hat sich bis jetzt nicht entsprechend seinen Möglichkeiten entwickelt durch seinen Mangel an Fernverkehrsverbindungen. Sobald man die Hankow-Kanton-Bahn in Betrieb nimmt, wird er ein sehr bedeutender Handelsplatz werden. In der zweiten Etappe werden noch die Kanton-Talifu- und Kanton-Nanking-Eisenbahnen gebaut, um den heimischen Produkten mehr Exportmöglichkeiten zu geben und diesen Hafen weiter zu entwickeln. Für den Lokalverkehr werden mehr Landstraßen gebaut, und zwar in sinnvoller Verbindung mit Eisenbahnen und Wasserstraßen.

D. Yangtze-Delta.

Es ist das reichste Gebiet Chinas und produziert Reis, Baumwolle, Seide und Salz. Es ist nicht nur ein hochindustrialisiertes Gebiet, sondern es besitzt auch den größten chinesischen Handelsplatz, nämlich Schanghai. Seine große Entwicklung verdankt es vor allem dem Yangtzefluß und seinem vorzüglichen Kanalsystem, das insgesamt 30 000 Li beträgt (1 Li = ca. 0,7 km). Jede Stadt und jedes Dorf ist durch Kanäle verbunden und die Kanäle dienen sogar als Hauptstraßen in den Städten. Die Ausdehnung des gegenwärtigen Eisenbahnnetzes wird in dieser Übergangszeit nicht als dringlich angesehen. Der Landstraßenbau wird noch vorgenommen, um die Kanäle zu ergänzen.

E. Schangtung- und Liaotung-Halbinsel.

Die Liaotung-Halbinsel hat ihre Bedeutung durch die Wirtschaftsentwicklung der Mandschurei bekommen, indem sie eine Verkehrsschlüsselstellung einnimmt und den bedeutenden Seehafen Dairen besitzt. Die Schangtung-Halbinsel produziert Agrarprodukte aller Art, insbesondere Erdnüsse. Weiter gibt es Fische, Früchte, Seide, Tabak, Wein, Salz, Kohlen und Eisenerze. Hier hat die moderne Industrie auch Fuß gefaßt, jedoch spielt die Hausindustrie bis heute noch eine bedeutende Rolle. Der Seeverkehr ist sehr beträchtlich. Es gibt zwei gute Seehäfen, Tsingtao und Chefoo. Wegen des Kapitalmangels wird kein neuer Eisenbahnbau in der Übergangszeit vorgenommen werden; er wird vorläufig durch die Landstraße ersetzt oder ergänzt.

2. Halbkapitalismus.

F. Schansi-Tafelland.

Es ist im allgemeinen sehr gebirgig. Agrarprodukte sind für den Selbstverbrauch ungenügend vorhanden. Die wirtschaftliche Entwicklung legt fast ausschließlich Gewicht auf die Ausnutzung der Kohlenreserven und die Entwicklung der Eisenindustrie. Das Kohlenvorkommen ist das größte in China. Da es keine Wasserstraßen von Belang gibt, wird die Eisenbahn ohne weiteres in den Vordergrund treten müssen, da es sich um Massenverkehr handelt. Bis jetzt gibt es zwei Eisenbahnlinien, und eine dritte Eisenbahnlinie zwischen Tatung und Puchen[1] ist in Angriff genommen. Die Unzulänglichkeit des bestehenden Eisenbahnnetzes liegt darin, daß es einmal keine günstige Verbindung mit einem Seehafen hat. Alle Güter, die nach Tientsin bestimmt sind, müssen über Peking umfahren, was vermehrte Transportkosten bedeutet. Zweitens gehen alle Eisenbahnlinien noch nicht durch die kohlenreichsten Gegenden hindurch. Um diese zwei Nachteile zu beseitigen, müssen zwei Eisenbahnlinien in der ersten Etappe gebaut werden, nämlich: die Tsangchow-Schichiachung-Linie, die die Tientsin-Pukow- und Peking-Hankow-Eisenbahnen verbindet, um den Weg nach Tientsin abzukürzen. Weil diese Bahn keine Naturhindernisse zu überwinden hat, sind die Baukosten gering. Die zweite Eisenbahnlinie ist die Verlängerung der Taokow-Tsinghwa-Eisenbahnlinie bis zu den kohlenreichsten Gegenden, mindestens bis Chienchen oder noch weiter. Die von dieser zu durchlaufenden Gegenden sind sehr gebirgig, aber die Entfernung ist nicht sehr groß, so daß die Baukosten nicht erheblich sein werden. In der zweiten Etappe wird die Taokow-Tsinghwa-Eisenbahn noch bis Tsinan verlängert werden, damit die Kohlen noch weiteren Absatz finden können. In diesem Gebiet wird die Landstraße als rein ergänzendes Mittel betrachtet und ihre Bedeutung tritt im Vergleich zur Eisenbahn weiter zurück.

G. Szeschwan-Rotbecken.

Es ist durch hohe Gebirge fast von der Außenwelt abgeschlossen. Durch sein vorzügliches Bewässerungssystem ist es reich an Agrarprodukten aller Art. Von Mineralien gibt es insbesondere Kohlen und Salz. Die Salzproduktion beträgt ca. 5 Billionen Catties (1 Catty = ca. 0,6 kg) jährlich und das Reich vereinnahmt hier ein Sechstel der gesamten Salzsteuer. Man glaubt, daß auch Erdöl vorhanden ist. Die wirtschaftliche Bedeutung des Gebiets wird dadurch erhöht, daß es in gewissem Maße das Verteilungszentrum für Tibet, Sikang und andere mehr ist.

[1] Die Eisenbahn Tatung—Puchen ist Anfang 1936 in Betrieb genommen.

Sein Reichtum ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen sehr schwer zur Entfaltung zu bringen, weil es an Ausfallstraßen mangelt. Es gibt wohl viele Wasserstraßen, die aber außer der Strecke zwischen Chungking und Hankow ungünstig sind. Z. B. von Chungking nach Chengtu muß man abwärts 10 Tage und aufwärts einen Monat fahren. Um den Verkehr zu verbessern, muß mindestens eine Eisenbahn das Becken mit dem Yangtzegebiet oder nordwärts mit der Lun-Hai-Bahn (gegenwärtig von Haichow bis Sian) verbinden. Alle vorgeschlagenen Wege führen durch hohe Gebirge, so daß die Baukosten sehr hoch sind. Nach der Untersuchung von T. K. Hsia[1] ist der Weg von Chengtu über Chungking und Chenchow bis Changscha am günstigsten. Von Chengtu bis Chungking und von Changscha bis Chenchow geht die Linie durch die Ebene. Nur der mittlere Teil ist sehr gebirgig. Durch ihre wirtschaftliche Bedeutung wird diese Linie trotz ihrer hohen Baukosten in der ersten Etappe gebaut werden. In der zweiten Etappe wird noch eine Eisenbahnlinie von Chengtu über Kweichow nach Fangchow gebaut werden, um einen günstigen Hafen zu erreichen. Der Landstraßenbau wird durch die Unzulänglichkeit der Eisenbahn noch als ergänzendes und ersetzendes Mittel der Eisenbahn weiter durchgeführt werden.

H. Gelb-Fluß-Delta.

Es ist eine große Ebene. Durch ihren fruchtbaren Boden ist sie reich an Agrarprodukten, insbesondere an Weizen, Baumwolle, Sesam und Sojabohnen. Der Mineralreichtum, im Vergleich zu den anderen Gebieten, ist ohne Bedeutung, obwohl dieses Gebiet gegenwärtig durch seine günstige Verkehrslage eine beträchtliche Menge von Kohlen produziert. Von Wasserstraßen steht der Weifluß an erster Stelle, dann folgt der Großkanal und der Gelbfluß. Es besitzt selbst einen neugebauten Seehafen, Haichow. Die Eisenbahnverbindung ist gut, da mehrere Haupteisenbahnlinien hindurchlaufen. Angesichts des Kapitalmangels wird ein weiterer Eisenbahnbau in dieser Übergangszeit nicht beabsichtigt und die Eisenbahn wird durch die Landstraße ersetzt oder ergänzt werden.

I. Südöstliches Küstengebiet.

In diesem Gebiet gibt es mehr Gebirge als Ackerland und es ist vom übrigen China beinahe abgeschlossen. Die Nahrungsmittel sind ungenügend für den eigenen Verbrauch. Produkte von Bedeutung sind Tee, Früchte, Papier, Zucker, Tabak, Fische und Holz. Es gibt auch Mineralien, die aber nicht von besonderem Belang sind. Außer dem

[1] T. K. Hsia: Eisenbahntrassieren nach Szeschwan in „Zeitschrift für das Verkehrswesen". Vol. 2, Nummer 6.

Küstenverkehr gibt es keine Fernverbindung von Bedeutung. Es ist sehr dringlich, zunächst die unfertige Strecke der Hangchow-Ningpo-Eisenbahn sofort in der ersten Etappe bauen zu lassen, damit der Hafen Ningpo mit dem Eisenbahnnetz verbunden wird. In der zweiten Etappe wird die Kanton-Nanking-Linie mit der Querverbindungslinie von Nanchang nach Fuchow und zwei Verbindungslinien nach Amoy und Swatow gebaut werden, um das Fernverkehrsbedürfnis zu befriedigen und mehr Exportmöglichkeiten zu bieten. Die Landstraße kann vorläufig als ersetzendes Mittel guten Dienst leisten, da es sich bei vielen Produkten, wie Tee und Früchte, um hochwertige und verderbliche Güter handelt.

J. Liangkwang-Bergland:

Die Agrarprodukte sind Reis, Zucker und Vegetabilöl. Es ist eines der mineralreichsten Gebiete und es gibt Kohlen, Eisenerze und eine Reihe von wertvollen Mineralien, wie Tungsten, Mangan und Asbest. Der Perlfluß ist ein wichtiger Verkehrsweg. Der Eisenbahnbau für längere Entfernungen ist wünschenswert, aber wegen der hohen Baukosten, die durch das Vorhandensein von Gebirgen verursacht werden, ist man gezwungen, außer der Hankow-Kanton-Eisenbahn sie in der ersten Etappe durch die Landstraße zu ersetzen. In der zweiten Etappe werden die Talifu-Kanton- und Chungking-Fangchow-Linien gebaut werden, um den Mineralreichtum zu erschließen.

K. Hainan-Insel-Gebiet.

Die wichtigen Produkte sind Kokosnuß, Fische, Holz und Mangan. Hier spielt der Küstenverkehr eine große Rolle. Der Seehafen Fangchow, 400 Meilen südlich von Kanton, bietet einen günstigen Ausgangspunkt für den Export aus den südwestlichen Provinzen und kann vor allem die Yünnan-Provinz wirtschaftlich unabhängig machen von dem Seehafen Haipong in Indochina. Dieser Hafen wird in der zweiten Etappe gebaut und, wie schon gesagt, durch die Chungking-Fangchow-Eisenbahn erschlossen und noch durch die Landstraße ergänzt werden.

L. Han-Fluß-Gebiet.

Bis auf die Han-Fluß-Senke ist dieses Gebiet sehr gebirgig. Agrarprodukte und Eisenerze sind von Bedeutung. Der Han-Fluß ist 2800 Li (1 Li = ca. 0,7 km) lang und von Hankow bis Siangyang für kleine Dampfschiffe schiffbar. Wegen der Hochgebirge und der verhältnismäßig unbedeutenden Wirtschaft kommt der Eisenbahnbau vorläufig nicht in Betracht. Die Regulierung des Han-Flusses und der Bau von Verbindungslandstraßen des Han-Flusses und der Hankow-Peking-Eisenbahn treten in den Vordergrund.

M. Schensi-Kansu-Becken.

Agrarprodukte von Bedeutung sind Baumwolle und Flachs. An Mineralien gibt es Kohlen und Erdöl, auf die man großen Wert legt. An Wasserstraßen gibt es insgesamt nur 400 Li, die nur für einheimische Boote schiffbar sind. Die Lun-Hai-Eisenbahn spielt eine ausschlaggebende Rolle. Die zukünftige Wirtschaftsbedeutung dieses Gebiets liegt darin, daß es nicht nur sehr dünn bevölkert und infolgedessen auch besiedelungsfähig ist, sondern geographisch eine Schlüsselstellung überhaupt für die innere Kolonisation nach Nordwesten einnimmt. Die innere Kolonisationsmöglichkeit in einigen nordwestlichen Provinzen hat Tsing-I Chang[1] sehr gering geschätzt, indem er zum Ergebnis kommt, daß der Boden von Kansu, Tsinghai und Ninghsia sich wie folgt zusammensetzt:

Wüste	30 %
Forste	30 %
Wiesen für Viehzucht	34 %
Ackerland	6 %.

4 % des Ackerlands sind schon bebaut worden, es bleiben höchstens noch 2 % übrig. Ob die Wiese in Ackerland umgewandelt werden kann, ist auch fraglich. Trotzdem ist es von allen Gesichtspunkten aus als sehr dringlich anzusehen, daß die Lun-Hai-Eisenbahn, auf deren Bedeutung ich zu sprechen kommen werde, in der ersten Etappe weiter bis Lanchow verlängert wird. Die Landstraße spielt hier auch eine große Rolle als Verteilungsmittel der Eisenbahn.

N. Yünnan-Kweichow-Hochplateau.

Es ist sehr gebirgig und deshalb fast vom übrigen China getrennt. Vieh- und Forstprodukte sind von Bedeutung. Es ist an Mineralien eines der reichsten Gebiete. Insbesondere Kohlen, Kupfer, Zinn und Quecksilber gibt es, die in der Zukunft eine große Rolle spielen werden. Außer der Yünnan-Indochina-Eisenbahn gibt es kein Verkehrsmittel von Belang. Durch diese Schwierigkeit können nicht alle Produkte ausgeführt werden. Um Salz und Textilwaren kaufen zu können, muß die Kweichow-Provinz Opium pflanzen, da es sich um hochwertige und leichte Güter handelt, die hohe Transportkosten tragen können. Der Bau der Chungking-Fangchow-, Yünnanfu-Changscha- und Talifu-Kanton-Eisenbahnen hat also nicht nur volkswirtschaftliche Bedeutung, wie die Erschließung des Mineralreichtums und Ermöglichung der Abwanderung des dicht bevölkerten Szeschwans nach Kweichow, sondern sie stellt eine

[1] Nach Tsing-I Chang: Die landwirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Nordwesten in Unabhängige Kritik, Nummer 120.

volksgesundheitliche Notwendigkeit dar, nämlich die Befreiung des Volks vom Opiumgift. In dieser Übergangszeit dient die Landstraße als ergänzendes sowie als ersetzendes Mittel der Eisenbahn.

3. Neukapitalismus.

O. Mandschurische Ebene

Diese große Ebene ist das einzige Gebiet Chinas, das gewaltigen Überschuß an Nahrungsmitteln hat. Hier werden Kaoliang, Weizen und Sojabohne produziert. Die Sojabohne hat fast eine Monopolstellung auf dem Weltmarkt und beträgt ca. 90 % der Weltproduktion. Weiter spielt die Viehzucht eine große Rolle. Das Gebiet ist besonders reich an Mineralien, insbesondere an Kohlen und Eisenerzen. Es bietet auch die Möglichkeit für innere Kolonisation, da nach der Schätzung von Adachi Kinosuke[1] ca. 140 Millionen Acres fruchtbares Ackerland in der Mandschurei noch nicht bebaut worden sind. Für den Wasserverkehr steht der Sungarifluß an erster Stelle, der für große Dampfschiffe fahrbar ist. Dann kommen der Liao- und der Noorfluß. Das Eisenbahnnetz dehnt sich fast über das ganze Gebiet. Der Seehafen Dairen bietet günstige Ausfuhrmöglichkeiten. Hier werden hauptsächlich Massengüter von ungeheurer Menge auf große Entfernung befördert. Dadurch erklärt es sich, daß die Landstraße hinter die Eisenbahn zurücktritt. Hier hat sich früher ein scharfer Interessenkampf im Verkehrswesen abgespielt. Seit der Besetzung der Mandschurei durch die Japaner kann kein Aufbauplan durchgeführt werden.

4. Nicht kapitalistisches Gebiet.

P. Oberlauf des Gelbflusses.

Das Gebiet ist ein Tafelland und sehr dünn bevölkert. Die Produkte sind außer Tabak und Holz überwiegend Viehprodukte. Nördlich vom Gelbfluß gibt es Salpeter, dessen Qualität nach der Untersuchung von Kramischoff[2] noch besser als die des chilenischen Salpeters ist. Weiter gibt es in dem Nanschan-Gebirge allerlei Mineralien, wie Gold, Silber, Kupfer und Erdöl. Lanchow, die Hauptstadt der Schensi-Provinz, ist nicht nur das Zentrum für die Erschließung dieses Potentialreichtums und der Hauptstützpunkt der inneren Kolonisation, sondern nimmt auch die Schlüsselstellung nach Sinkiang und der Mongolei ein. Die Verlängerung der Lun-Hai-Eisenbahn hat deswegen eine große Bedeutung und kann gleichzeitig der kürzeste Weg nach

[1] Nach Adachi Kinosuke: Manchuria, a Survey 1925.

[2] Nach Kramischoff: Mongolia and Western China — 1925.

Europa werden. Die weitere Verlängerung dieser Bahn bis Rußland ist wünschenswert. Aber durch die hohen Baukosten, die durch Gebirge verursacht werden, kann sie in der Übergangszeit nicht vorgenommen werden. Da der Verkehr gegenwärtig noch schwach ist, kann der weitere Transport durch den Landstraßenbau ermöglicht werden.

Q. Innermongolisches Tafelland.

An Produkten gibt es Viehprodukte, verschiedene Nahrungsmittel und Flachs. An Mineralien sind Kohlen, Eisenerze und Salz die wichtigsten. Das Gebiet ist sehr dünn bevölkert; viel Boden ist noch nicht bebaut worden. Am Gelbfluß entlang ist der Boden sehr fruchtbar und ein Mou kostet nur 1 chinesischen Dollar. Außer der Mandschurei ist kein Gebiet so geeignet für die innere Kolonisation wie dieses. Die Peking-Suiyuan-Eisenbahn dehnt sich bis Paotow aus und dient als Rückgrat der inneren Kolonisation. In der zweiten Etappe wird diese Bahn weiter bis Ninghsia verlängert, um die innere Kolonisation noch zu erleichtern. Gegenwärtig befinden sich die meisten Niederlassungen längs der Eisenbahnlinie. Es wird sehr zweckmäßig sein, durch den Landstraßenbau die Siedler weiter zu verteilen.

R. Südwestliches Hochgebirge.

Dieses Gebiet ist durch reißende Flüsse zerschnitten und sehr dünn bevölkert. Viehprodukte überwiegen hier. Die wertvollen Produkte sind Moschus, Rhabarber, Tee und Marmor. Die Flüsse sind nicht schiffbar und die Eisenbahn fehlt ganz. Die Landstraße ist auch unzulänglich. Die einzige Verkehrsmöglichkeit besteht auf schmalen Gebirgspfaden, was sehr zeitraubend und teuer ist. Z. B. von Talifu nach Yünnanfu beträgt die Entfernung 600 Li, aber man braucht hierzu zwei Wochen. Durch seine Schlüsselstellung zwischen China, Persien und Indien wird es in der Zukunft eine bedeutende Rolle im kontinentalen Verkehr spielen. Ein Engländer hat das Trassieren von Kulong Ferry nach Szeschwan für ca. 1000 Meilen durchgeführt und kam zu dem Ergebnis, daß der Eisenbahnbau 10 Millionen Pfund kostet und 10 Jahre in Anspruch nimmt. Angesichts des Kapitalmangels ist diese Bahn vorläufig nicht denkbar. In der zweiten Etappe wird die verhältnismäßig leichte Strecke zwischen Talifu und Yünnanfu von der Talifu-Kanton-Eisenbahn gebaut werden, damit eine Fernverbindung gegeben ist. Da der Verkehr gegenwärtig sehr schwach ist, wird übrigens die Landstraße als Vorläuferin der Eisenbahn gebaut werden, insbesondere von Sikang nach Szeschwan, was auch ein Hauptweg nach Tibet ist, um die innere Kolonisation nach diesen dünn bevölkerten Gegenden zu ermöglichen und Tibet näherzubringen.

S. Mandschurisches Bergland.

Es ist sehr dünn bevölkert. Die Produkte von Bedeutung sind Vieh, Fische, Holz, Gold und Kohlen. Unter ihnen ist die Forstproduktion die reichste in China. Zwei große Flüsse, Amur und Sungari, sind schiffbar. Die Eisenbahnen und Landstraßen haben sich noch nicht sehr weit entwickelt. Hier hat das Verkehrsmittel die Aufgaben, den Forstreichtum weiter zu erschließen und die innere Kolonisation zu ermöglichen. Durch die japanische Besetzung der Mandschurei ist der Aufbau vorläufig unmöglich gemacht worden.

T. Außermongolisches Tafelland.

Hier liegt die bekannte Gobi-Desert, und dieses Gebiet ist sehr dünn bevölkert. Die Viehprodukte sind ausschlaggebend. An Mineralien ist das Gold von Bedeutung. Für den verhältnismäßig schwachen Verkehr kommt vorläufig nur die Landstraße in Betracht.

U. Dzungaria-Becken.

Landwirtschaftlich ist das fruchtbare Ili-Flußtal von Bedeutung. Es ist sehr dünn bevölkert und wird in der Zukunft der Hauptweg nach Europa werden. An Mineralien kommen Erdöl, Kohlen, Eisenerze und Jade in Betracht. Angesichts des Kapitalmangels und des gegenwärtigen schwachen Verkehrs in diesem Gebiet wird die Landstraße vorläufig als Vorläuferin der Eisenbahn gebaut werden.

V. Tarim-Becken.

Hier ist eine große Wüste. Nur ein Prozent der gesamten Fläche ist fruchtbar. An Bodenschätzen sind Jade, Gold und Kupfer vorhanden. Durch den schwachen Verkehr kommt der Eisenbahnbau in absehbarer Zeit nicht in Betracht. Nur die Hauptlandstraße, als die Vorläuferin der Eisenbahn, kann gebaut werden.

W. Tibetanisches Hochgebirge.

Das Gebiet ist sehr dünn bevölkert. Es wird überwiegend Viehzucht betrieben. Weiter gibt es Moschus, Gold, Salz und Borax. Der Verkehr ist sehr schlecht. Von Lahsa nach Szeschwan, ca. 1400 Meilen, dauert die Reise mehr als drei Monate. Der Verkehrsaufbau wird durch die Hochgebirge sehr erschwert. Weil der gegenwärtige Verkehr gering ist, wird nur die Hauptlandstraße insbesondere über Sikang nach Szeschwan als notwendig angesehen.

Zusammenfassung.

Nachdem wir den Aufbauplan der Eisenbahn und Landstraße nach den Verhältnissen in den einzelnen Gebieten aufgestellt haben, lassen sich die Ergebnisse wie folgt zusammenfassen:

1. Eisenbahn:
   a) Erste Etappe:
      (1) die unfertige Strecke der Hankow-Kanton-Eisenbahn,
      (2) die Changscha-Chengtu-Eisenbahn,
      (3) die Nanchang-Changscha-Eisenbahn,
      (4)[1] die Yüschan-Nanchang-Strecke der Chekiang-Kiangsi-Eisenbahn,
      (5) die Tsangchow-Schichiachung-Eisenbahn,
      (6) die Verlängerung der Taokow-Tsinghwa-Eisenbahn bis Chincheng,
      (7) die Verlängerung der Lun-Hai-Eisenbahn bis Lanchow,
      (8) die unfertige Strecke der Schanghai-Hangchow-Ningpo-Eisenbahn.
   b) Zweite Etappe:
      (1) die Nanking-Kanton-Eisenbahn mit Verbindungslinien nach Swatow und Amoy,
      (2) die Yünnanfu-Changscha-Eisenbahn,
      (3) die Talifu-Kanton-Eisenbahn,
      (4) die Chungking-Fangchow-Eisenbahn,
      (5) die Nanchang-Schaochow-Eisenbahn,
      (6) die Verlängerung der Peking-Suiyuan-Eisenbahn bis Ninghsia,
      (7) die Verlängerung der Taokow-Tsinghwa-Eisenbahn bis Tsinan,
      (8) die Nanchang-Fuchow-Eisenbahn.

2. Landstraße: als Vorläuferin und ergänzendes Mittel der Eisenbahn.
   a) Als Vorläuferin der Eisenbahn sind vor allem folgende Linien zu nennen:
      1. Chengtu-Lhasa-Linie,
      2. Lanchow-Tihwa-Linie.

      Die übrigen Linien werden je nach den örtlichen Verhältnissen gebaut und können in diesem allgemeinen Aufbauplan nicht Linie für Linie behandelt werden.
   b) Als ergänzendes Mittel handelt es sich um Linien kurzer Entfernung, die in diesem allgemeinen Aufbauplan nicht Linie für Linie behandelt werden können.

[1] Januar 1936 in Betrieb genommen.

Der Gesetzentwurf über den Neuaufbau der Niederländischen Eisenbahnen.

Schneller als man in Anbetracht der verwickelten Sachlage und der großen Summen erwarten konnte, die dabei auf dem Spiele stehen, hat sich die Regierung entschlossen, unter die fast hundertjährige Geschichte des holländischen Privatbahngedankens einen Strich zu ziehen und dabei gleichzeitig einen vollständigen geldlichen Neuaufbau des Eisenbahnwesens vorzunehmen. Der Sinn des demgemäß am 6. Juni 1936 der Zweiten Kammer vorgelegten Gesetzentwurfes geht kurz dahin, die beiden Gesellschaften, Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, SS, und die am 1. Juni 1836 konzessionierte Holländische Eisenbahngesellschaft, HSM, von deren insgesamt 40½ Mill. fl. betragenden Inhaber-Aktienkapital ohnehin nur noch 3 642 500 fl in Privathänden sich befinden, zum 31. Dezember 1936 aufzulösen und zum 1. Januar 1937 unter dem Namen „Nederlandsche Spoorwegen", NS, eine neue Aktiengesellschaft mit einem vom Staat zu übernehmenden Kapital von 10 Mill. fl. zu gründen, die die Staatseisenbahnen und das gesamte Eigentum der SS und der HSM einschließlich der Betriebsverträge mit dritten Bahnen, übernehmen und die Eisenbahnen einschließlich der von den beiden Gesellschaften darüber hinaus gepachteten Bahnen betreiben soll[1]. Dabei soll der geldliche Neuaufbau nach zwei Gesichtspunkten hin vorgenommen werden. Zunächst soll die neue Gesellschaft das Eigentum an den Staatsbahnen gegen Übergabe der 10 Mill. fl. Aktien an den Staat erwerben. Diese stellen, auch wenn man die von den Gesellschaften bislang gezahlte Pacht von 4,4 Mill. fl. zugrunde legt, nach Ansicht der Regierung immerhin noch einen Wert von 100 Mill. fl. dar, 220 Mill. fl. hat der Staat im Laufe der Jahre durch Auslosung der Eisenbahnanleihen auf ihr Anlagekapital bereits abgeschrieben. Weiter wird der Staat die gesamte Schuld der Gesellschaften, die Ende 1935 noch 412 Mill. fl. betrug,

[1] Ende 1935 betrug die Länge der Staatsbahnen 2191 km, den Gesellschaften gehörten 813 km, gepachtet waren 479 km Privatbahnen.

übernehmen und bei ihrer Weiterübertragung an die NS einen Betrag von 130 Mill. fl. als Staatsschuld zurückbehalten, so daß durch diese Maßnahmen das zu verzinsende Kapital der neuen Gesellschaft um 220 Mill. fl. entlastet wird, zumal die neue Gesellschaft gegenüber dem jetzigen Stand als Eigentümerin der Staatsbahnen in Zukunft für diese keine Pacht mehr zu zahlen braucht. Diese Summe entspricht ungefähr der von der Kommission van Doorninck seinerzeit ermittelten Überkapitalisation von 229 Mill. fl.

Aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf, der übrigens auf die im Archiv 1936, S. 845 wiedergegebenen und erörterten Ausführungen von Dr. Groot „De Spoorwegtekorten" Bezug nimmt, sei das Folgende kurz hervorgehoben. Es werden zunächst die auch hier mehrfach erörterten Gründe dargelegt, aus denen heraus die frühere Wirtschaftlichkeit der Bahnen inzwischen unwiderruflich verlorengegangen ist, wobei zugegeben wird, daß der Staat allein durch seine Kanalbauten den Bahnen einen jährlichen Reinertrag von 10 Mill. fl. entzogen hat, während er anderseits durch die von den Gesellschaften gezahlte Pacht sein noch ausstehendes, für den Bau der Staatsbahnen aufgewandtes Kapital angemessen verzinst erhalten hat. Weiter glaubt sich der Staat zu der Tatsache bekennen zu müssen, daß ein Teil des Nahverkehrs den Eisenbahnen endgültig verlorengegangen ist, da er durch andere Verkehrsmittel besser und wirtschaftlicher bedient werden kann und daß der dann noch verbleibende Rest des Eisenbahnnetzes unter großem Geldaufwand den Forderungen auf schnellere und wirtschaftlichere Verkehrsbedienung angepaßt werden muß. Dazu kann seiner Ansicht nach der ganze Aufbau noch mehr vereinfacht werden. Eine Reihe von noch verbliebenen höchst lästigen Betriebsverträgen mit fremden Bahnen muß beseitigt werden, wie denn überhaupt die durch die Verträge von 1917 erreichte tatsächliche Gemeinschaft des Eisenbahnwesens endlich auch rechtlich und gesetzlich durchgeführt werden sollte. Dabei wird auch zugegeben, daß der Staat für die durch ungenügende Abschreibung hervorgerufene Überbewertung der Bahnen und für die ungenügende Ausstattung der Ruhegehaltskasse verantwortlich ist. Schließlich kommt die Begründung zu dem Ergebnis, daß die Inhaber der Schuldverschreibungen der Eisenbahnen, wenn auch vielleicht nicht formalrechtlich, so doch wohl tatsächlich ein Recht auf Sicherstellung ihres Kapitals durch den Staat haben, wenn auch wohl mit Recht hervorgehoben wird, daß deren Wert mit dem reiner Staatspapiere nicht ganz gleichzustellen sei. Demgemäß sollen die gesamten Schulden der beiden Gesellschaften in 3prozentige Staatsanleihen umgewandelt werden, und dabei die Inhaber der Eisenbahnschulden für die niedrigere Verzinsung und die sonst etwa ungün-

stigeren Bedingungen unter Berücksichtigung des oben Gesagten durch eine bare Zuzahlung entschädigt werden, die je nach der Höhe des jetzigen Zinssatzes, der Laufzeit und des Auslosungsbetrages durchweg etwa 80 fl. je 1000 fl. Nennwert beträgt, der aber in einzelnen Fällen bis zu 140 fl. herauf- und auf 10 fl. heruntergeht. Schließlich sollen auch die letzten privaten Aktionäre, die 1931 von der Möglichkeit, ihre Aktien gegen Schuldverschreibungen umzutauschen, keinen Gebrauch gemacht haben, dies jetzt zu den gleichen Bedingungen wie damals noch nachholen können, indem ihnen Staatspapiere angeboten werden; soweit sie das nicht tun, sind sie allerdings auf das angewiesen, was bei der Liquidation der Gesellschaften etwa übrig bleibt. Der Staat, der 1921 auf die damals beschlossene, ganz zu seinen Lasten gehende Kapitalerhöhung von 49½ Mill. fl. 10% eingezahlt hat, auf die er übrigens nie eine Dividende bekommen hat, wird diesen Betrag als verloren ansehen müssen.

Aus diesen Erwägungen ergaben sich die Beschlüsse der Regierung, die in dem unten abgedruckten Gesetzentwurf und dem für deutsche Verhältnisse wohl etwas zu stark privatrechtlich aufgebauten und die Geschäftsführung zugunsten des Aufsichtsrats stark einengenden Satzungsentwurf für die neue Gesellschaft niedergelegt sind und die den NS eine laufende Entlastung von 4,4 Mill. fl. an Pacht für die Staatsbahnen und 7 Mill. fl. an Zinsen erbringen werden. Daß damit allein der bisherige Betriebsverlust der Eisenbahnen nicht verschwinden wird, liegt auf der Hand: Aufhebung unwirtschaftlicher Linien, Beseitigung der verlustbringenden Betriebsverträge und weitere Vereinfachung der Verwaltung usw. müssen auch in Zukunft im Auge behalten werden. Es sei noch hervorgehoben, daß die Auffüllung der Ruhegehaltskasse aus den Erträgen der neuen Gesellschaft nach Art. 16 der Satzung geschehen soll. Für den Staat bedeutet das Ganze ein erhebliches Opfer insofern, als er auf eine Pacht für seine Bahnen in Zukunft verzichten und für 130 Mill. fl. Zinsen und auf 50 Jahre berechnete Tilgungsbeträge bereitstellen muß. Dafür kann er allerdings auf eine wesentliche Verminderung des Betriebsverlustes der Eisenbahnen, der für 1935 noch 32,7 Mill. fl. betrug, rechnen.

Die neue Regelung wird einen gewaltigen Schritt vorwärts bedeuten, namentlich was die Vereinfachung des verwickelten Aufbaus des holländischen Eisenbahnwesens anlangt. Die Zukunft wird allerdings noch dartun müssen, ob die geldliche Entlastung der Bahnen wirklich genügt, um eine wirtschaftliche Selbständigkeit zu gewährleisten und einen von der gleichen Grundlage ausgehenden Wettbewerb mit den anderen geld-

lich nicht so vorbelasteten Verkehrsunternehmen sicherzustellen oder ob es nicht gerade mit Rücksicht auf die Schaffung gleicher Voraussetzungen für alle richtiger wäre, die gesamte Schuld unmittelbar dem Staat zu belassen.

I. Entwurf eines Gesetzes betr. die Neuordnung des Niederländischen Eisenbahnwesens.

Art. 1. Der Wasserbau- und der Finanzminister werden ermächtigt, für den Staat und im Namen des Staates, soweit nötig unter Mitwirkung der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS) und der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM) und in Abweichung von den mit diesen Gesellschaften abgeschlossenen, durch Gesetz bestätigten Verträgen

a) mitzuwirken bei der Errichtung einer A.G. „De Nederlandsche Spoorwegen" (NS) entsprechend der diesem Gesetz im Entwurf beigefügten Satzung, mit einem Aktienkapital von 10 Mill. fl., das in Abweichung von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, ganz vom Staat übernommen wird;

b) der unter a) genannten Gesellschaft zu Eigentum zu übertragen die jetzt der SS und der HSM verpachteten Staatseisenbahnen mit allem Zubehör gegen eine von der Gesellschaft zu zahlende Entschädigung von 10 Mill. fl.;

c) mitzuwirken bei der Auflösung der SS und der HSM und bei der Übertragung des gesamten Eigentums dieser beiden Gesellschaften und aller Rechte und Pflichten, die diese Gesellschaften durch Vertrag oder Verleihung erhalten oder übernommen haben, an die „Nederlandsche Spoorwegen", soweit die Übertragung nicht von dieser im Einverständnis mit den Ministern ausgeschlossen wird.

Art. 2. Alle Rechte und Pflichten, die SS oder HSM durch Vertrag oder Verleihung erhalten oder übernommen haben, und die nach Art. 1 c) von NS übernommen werden, gehen zu dem Zeitpunkt durch Übernahme auf NS über, als ob die Verträge durch sie geschlossen, oder die Verleihung an sie oder durch sie ausgesprochen wäre.

Art. 3. Der Finanzminister wird ermächtigt, zu Lasten des Reichs Schuldverschreibungen bis zum Höchstbetrage von 450 Mill. fl. auszugeben, um mit diesem Betrage die Schuldverschreibungen und Schuldscheine einzulösen, die durch SS und HSM ausgestellt sind oder jetzt auf ihren Namen lauten, einschließlich der Inhaberaktien dieser beiden Gesellschaften, soweit sich diese nicht in den Händen der Gesellschaften selbst befinden.

Den Zeitpunkt der Ausgabe dieser Schuldverschreibungen bestimmt der Finanzminister.

Art. 4. (Einzelheiten für die Ausgabe der Schuldverschreibungen) . . . .

Art. 5. Die Zinsen und die Tilgungsbeträge für die vom Staate nach Art. 2 ausgegebenen Schuldverschreibungen gehen von dem Tage der Auflösung der SS und der HSM ab zu Lasten der Nederlandschen Spoorwegen mit Ausnahme der Zinsen und Tilgungsbeträge eines Teilbetrages von 130 Mill. fl., die dem Staate selbst zur Last fallen. Die Schuldverschreibungen und Schuldscheine der SS und der HSM sowie die Inhaberaktien, welche nach Art. 3 zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen dem Finanzminister vorgelegt werden, gehen mit dem Zeitpunkt, an dem die SS und HSM aufgelöst werden (in Liquidation treten), in das Eigentum der NS über.

Die NS haben dem Staat die Beträge zurückzuzahlen, die dieser auf seine noch nicht eingezahlten Aktien der SS und der HSM etwa noch zu entrichten hat.

Art. 6. Der Wasserbauminister wird ermächtigt, im Namen der Krone den Nederl. Spoorwegen die Konzession für den ihnen zu übertragenden Betrieb der Eisenbahnen und Kleinbahnen zu verleihen.

Alle durch Gesetz oder kraft Gesetzes festgesetzte oder noch festzusetzende Bestimmungen betreffend den Dienst und die Benutzung von Eisenbahnen und Kleinbahnen finden, soweit dies Gesetz nichts anderes bestimmt, auch Anwendung auf die Eisenbahn- und Kleinbahnbetriebe der Nederl. Spoorwegen mit Ausnahme der Art. 45—49 des Eisenbahngesetzes und dessen, was sich bezüglich der Anwendbarkeit dieser Artikel aus den Art. 4 und 5 des Neben- und Kleinbahngesetzes ergibt.

Art. 7. Alle Rechtshandlungen auf Grund dieses Gesetzes bleiben frei von der Stempelsteuer.

Art. 8. Das Gesetz tritt einen Tag nach der Verkündigung in Kraft.

II. Entwurf einer Satzung der „Niederländischen Eisenbahnen".

(Nederlandsche Spoorwegen.)

Art. 1. Die Gesellschaft trägt den Namen N. V. Nederlandsche Spoorwegen (Niederl. Eisenbahnen A.-G.) und hat ihren Sitz in Utrecht.

Art. 2. Die Gesellschaft hat den Zweck:

a) Eisenbahnen und Kleinbahnen anzulegen und (oder) zu betreiben;

b) das Verkehrsgewerbe auch auf andere Weise als mit Eisenbahnen oder Kleinbahnen zu betreiben sowie sonstige Betriebe, die auf dieses

Verkehrsgewerbe und den Betrieb von Eisenbahnen und Kleinbahnen Bezug haben, auszuüben sowie alle sonstigen kaufmännischen Geschäfte zu betreiben, die mit diesen im weitesten Sinne zusammenhängen;

c) Unternehmungen zu gründen oder sich an ihnen zu beteiligen, die dem unter a) genannten Zweck förderlich sein können.

Art. 3. (1) Das Gesellschaftskapital beträgt 10 Millionen fl., eingeteilt in 10 000 Anteile zu je 1000 fl.

Die Anteile sind durchlaufend numeriert.

Alle Anteile sind ausgegeben und voll einbezahlt.

Die Anteile lauten auf den Namen oder auf den Inhaber, je nach Wahl des Besitzers.

(2) Die auf den Namen ausgestellten Anteile werden in ein Verzeichnis eingetragen unter Angabe, auf wessen Namen sie ausgestellt oder übertragen worden sind und unter Angabe des von dem Anteilseigner angegebenen Wohnorts, der jederzeit unter schriftlicher Benachrichtigung des Aufsichtsrats geändert werden kann.

(3) Der Inhaber einer Namensaktie kann diese jederzeit auf den Inhaber stellen lassen und umgekehrt.

(4) Sofern der Inhaber einer Namensaktie es verlangt, erhält er eine Aktie, die mit einer Reihe Dividendenscheine und einem Verlängerungsschein versehen ist, die die gleiche Nummer wie die Aktie tragen, zu der sie gehören. In diesem Fall wird die Dividende gegen Vorzeigung des Dividendenscheins ausgezahlt.

(5) Die Anerkennung der Übertragung einer Namensaktie nach Art. 39a des Handelsgesetzbuches muß schriftlich durch zwei Mitglieder des Aufsichtsrats geschehen und im Aktienverzeichnis vermerkt werden.

(6) Falls ein Aktionär stirbt oder unter Vormundschaft gestellt wird, kann mit seiner Aktie ein Stimmrecht erst ausgeübt werden, wenn sie übertragen und wenn die Übertragung anerkannt worden ist.

(7) Solange ein Namensaktionär sich im Konkurs oder in einem Vergleichsverfahren befindet, kann das Stimmrecht nicht ausgeübt werden.

Art. 4. (1) Unbrauchbare Aktien oder Dividendenscheine können auf Kosten des Aktionärs gegen neue Papiere mit der gleichen Nummer umgetauscht werden.

(2) Sofern dem Aufsichtsrat hinreichend dargelegt wird, daß Aktien oder Dividendenscheine verlorengegangen sind, kann der Aufsichtsrat unter Bedingungen, die er für nötig hält, dem Antragsteller auf dessen Kosten ein Doppel ausstellen; zu diesen Bedingungen soll stets ein dreimaliges Aufgebot von je sechs Monaten gehören.

(3) Falls binnen eines Monats nach Ablauf des letzten Aufgebots die Stücke nicht vorgezeigt worden sind, ist der Aufsichtsrat berechtigt, neue Stücke unter der alten Nummer auszugeben, die ursprünglichen Stücke für ungültig zu erklären und dies bekanntzumachen.

(4) Die Kosten für die Ausgabe der neuen Stücke setzt der Aufsichtsrat fest.

Art. 5. Die Bedingungen für die Ausgabe von Schuldverschreibungen müssen durch die Generalversammlung der Aktionäre genehmigt werden.

Art. 6. Die Leitung der Gesellschaft ist einer Direktion (Vorstand) übertragen, die aus höchstens 2 Mitgliedern (Direktoren) besteht.

Art. 7. (1) Die Direktoren werden durch die Generalversammlung der Aktionäre bestellt.

(2) Scheidet einer der Direktoren aus, dann kann der Aufsichtsrat eine oder mehrere Personen zur Ernennung vorschlagen.

(3) Die Direktoren müssen Niederländer sein und in den Niederlanden ihren Wohnsitz haben. Sie beziehen ein Jahresgehalt, das durch die Generalversammlung auf Vorschlag des Aufsichtsrats festgesetzt wird.

(4) Die Generalversammlung kann auf Vorschlag des Aufsichtsrats den Direktoren das Recht auf Ruhegehalt zuerkennen.

(5) Jeder Direktor kann in dringenden Fällen durch den Aufsichtsrat seines Amtes enthoben werden. Ein solcher Beschluß kann nur in einer eigens dazu einberufenen Versammlung des Aufsichtsrats gefaßt werden, wenn die absolute Mehrheit der im Amte sich befindenden Mitglieder dafür stimmt.

Unmittelbar nach der Amtsenthebung beruft der Aufsichtsrat unter Angabe der Gründe die Aktionäre zu einer außerordentlichen Generalversammlung ein, in der über die Enthebung und die Entlassung des Direktors beschlossen wird.

(6) Bei Abwesenheit oder Verhinderung eines der Direktoren — auch im Falle einer Amtsenthebung — übernimmt der verbleibende Direktor die Leitung der Gesellschaft. Sofern eine solche Behinderung auf beide Direktoren zutrifft, wird ihr Amt durch Beauftragte des Aufsichtsrats ausgeübt.

Art. 8. Die Direktion vertritt die Gesellschaft gerichtlich und außergerichtlich.

Art. 9. (1) Die Aufsicht über die Gesellschaft wird einem Aufsichtsrat übertragen, der aus höchstens 16 Mitgliedern besteht.

(2) Diese werden durch die Generalversammlung der Aktionäre ernannt und entlassen.

(3) Sie müssen Niederländer sein und in den Niederlanden ihren Wohnsitz haben.

Art. 10. (1) Der Aufsichtsrat ernennt jährlich aus seiner Mitte einen Vorsitzenden, einen stellvertretenden Vorsitzenden und einen Sekretär. Zur Unterstützung des Aufsichtsrats wird ein von ihm bezeichneter oberer Beamter der Gesellschaft hinzugezogen.

(2) Der Aufsichtsrat tritt zusammen, wenn er durch den Vorsitzenden aus eigenem Antrieb, auf Ersuchen der Direktion oder der Mehrheit seiner im Amt befindlichen Mitglieder zusammenberufen wird.

Den Versammlungen wohnt die Direktion bei.

Die Direktion hat bei den Versammlungen eine beratende Stimme.

(3) Der Aufsichtsrat hat Zugang zu allen Dienststellen der Gesellschaft und das Recht auf Einsichtnahme in alle ihre Bücher und Anordnungen.

(4) Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit mindestens der Hälfte der im Amt befindlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erforderlich.

(5) Die Mitglieder erhalten eine durch die Generalversammlung festzusetzende Vergütung.

Art. 11. (1) Der Aufsichtsrat bestimmt drei seiner Mitglieder als seine Beauftragten, die laufend die Aufsicht ausüben und sich mit der Direktion über Angelegenheiten allgemeiner Art, die Leitung der Gesellschaft betreffend, benehmen. Die Bestellung bedarf der Genehmigung des Wasserbau- und des Finanzministers.

(2) Die Beauftragten bilden zusammen einen Ausschuß.

(3) Der Ausschuß und jedes seiner Mitglieder haben das Recht auf Zugang zu allen Dienststellen der Gesellschaft und auf Einsicht in ihre Bücher und Anordnungen.

(4) Der Aufsichtsrat setzt durch einen Haushaltsplan die Verteilung der Geschäfte der Beauftragten und weiter alles das fest, was zur Erfüllung der Aufgabe des Ausschusses nötig ist.

Art. 12. (1) Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört insbesondere

a) die Aufsicht über die Leitung der Gesellschaft;

b) die Prüfung und Feststellung des Haushalts;

c) die Zustimmung zur Ernennung, zur Festsetzung der Besoldung und zur Entlassung des Sekretärs und der übrigen Oberbeamten der Gesellschaft;

d) die Genehmigung der mit anderen Eisenbahnverwaltungen abzuschließenden Verträge über den gegenseitigen Gebrauch von Eisenbahnen;

e) die Genehmigung zur Ausübung von Betrieben nach Art. 2 zu b) und die Genehmigung der Bedingungen für den Betrieb oder die Errichtung von Unternehmungen oder der Teilnahme an ihnen nach Artikel 2 zu c);

f) die Aufgaben nach Art. 14;

g) die Entscheidung über die Bildung von Vermögensmassen und die Regelung der dahin abzuführenden Beträge unter Beachtung der Bestimmungen in Art. 16 und 17;

h) die Ermächtigung zur Ausführung von Ergänzungs-, Änderungs- und Verbesserungsarbeiten und von Neubauten sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen und Betriebseinrichtungen, sofern die Kosten für die Ausführung oder die Beschaffung im Einzelfalle 10 000 fl. übersteigen;

i) die Ermächtigung zum Erwerb, zur Veräußerung und Belastung von Grund und Boden, zur Belastung und Veräußerung von Fahrzeugen und zur Einziehung hypothekarischer Forderungen;

j) die Ermächtigung zu Ausschreibungen, deren Betrag die Summe von 10 000 fl. übersteigt;

k) die Ermächtigung zur Einleitung von Prozessen im Werte von über 10 000 fl. mit der Einschränkung, daß rechtserhaltende Maßnahmen oder Handlungen (darunter auch die Wahrnehmung von Terminen), die keinen Aufschub dulden, auch ohne Ermächtigung vorgenommen werden dürfen; doch muß von solchen Handlungen dem Aufsichtsrat unverzüglich Mitteilung gemacht werden.

(2) Wo, im Hinblick auf die oben angeführten Angelegenheiten, die Genehmigung oder Ermächtigung Dritten gegenüber zum Ausdruck kommen muß, kann das diesen gegenüber auf rechtsgültige Weise durch die Mitwirkung oder Mitzeichnung des Vorsitzenden oder bei Abwesenheit oder Behinderung desselben durch den stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats geschehen.

Art. 13. (1) Abgesehen von der Bestimmung in Abs. (2) werden alle Geschäftsstücke, die eine Verpflichtung oder eine Entlastung der Gesellschaft enthalten, von einem Direktor und dem Sekretär der Gesellschaft gezeichnet.

(2) Aktien und Schuldverschreibungen einschl. der Doppelstücke tragen die Unterschrift eines Direktors und eines Aufsichtsratsmitgliedes.

(3) Der Aufsichtsrat kann für jeden der Direktoren und den Sekretär Personen bestellen, die bei ihrer Abwesenheit oder Behinderung in ihrem Namen zeichnen.

Art. 14. (1) Das Geschäftsjahr läuft vom 1. Januar bis zum 31. Dezember.

(2) Die Direktion stellt jährlich eine Vermögensübersicht und eine Gewinn- und Verlustrechnung auf, die spätestens im Mai dem Ausschuß und durch diesen mit einem Begleitbericht dem Aufsichtsrat vorgelegt werden.

(3) Der Aufsichtsrat gibt zu diesen Stücken einen Bericht aus, der mit der Vermögensübersicht und der Gewinn- und Verlustrechnung und dem in Art. 42 des Handelsgesetzbuches bezeichneten Begleitbericht vom Tage der Einberufung der ordentlichen jährlichen Generalversammlung der Aktionäre bis zur Beendigung dieser Versammlung im Geschäftsgebäude der Gesellschaft zur Einsicht durch die Aktionäre ausliegt.

Art. 15. (1) Die Direktion erstattet in der ordentlichen jährlichen Generalversammlung der Aktionäre Bericht über den Lauf der Geschäfte der Gesellschaft und die Geschäftsführung.

(2) Die genannte Versammlung stellt die Vermögensübersicht und die Gewinn- und Verlustrechnung fest und bestimmt die Dividende.

(3) Die Genehmigung der Vermögensübersicht bedeutet für die Direktion, den Aufsichtsrat und dessen Ausschuß die Entlastung für alle ihre Handlungen im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Art. 16. (1) Vor jeder Gewinnverteilung werden die Beträge für Abschreibungen auf das Eigentum der Gesellschaft bereitgestellt, die der Aufsichtsrat unter Beachtung der Bestimmung des Art. 12 festsetzt.

(2) Von dem Betrage, der sich nach der Gewinn- und Verlustrechnung als Gewinn ergibt, werden zunächst 10 % für eine zu bildende Rücklage abgesondert, und zwar unter Beachtung der Bestimmung des Art. 17.

(3) Der dann noch verbleibende Betrag wird der Ruhegehaltskasse zugeführt, solange und soweit diese nach der zuletzt festgestellten Vermögensübersicht einen Verlust aufweist. Ist dies nicht mehr der Fall, dann kommt der damit freiwerdende Betrag in die Rücklage, und sofern diese die im Art. 17 genannte Höhe erreicht hat, fällt er den Aktionären zu.

(4) Dividenden, über die innerhalb von fünf Jahren nach ihrer Zahlbarmachung nicht verfügt worden ist, verfallen zugunsten der Gesellschaft.

Art. 17. (1) Die Rücklage dient zur Deckung von Verlusten.

(2) Die in Art. 16 (2) genannte Absetzung soll geschehen, bis die Rücklage eine Höhe von 50 % des Aktienkapitals erreicht hat. Sodann beschließt die ordentliche Generalversammlung von Jahr zu Jahr, ob weitere Zuweisungen an die Rücklage stattfinden sollen.

Art. 18. (1) Die Generalversammlungen der Aktionäre werden in Utrecht abgehalten.

(2) Die jährliche ordentliche Generalversammlung findet vor dem 1. Juli statt.

(3) Abgesehen von den Bestimmungen in Art. 43 c) des Handelsgesetzbuches, werden außerordentliche Generalversammlungen in den Fällen nach Art. 12 sowie dann abgehalten, wenn der Aufsichtsrat dies für nötig hält.

Art. 19. (1) Die Einladung zu einer Generalversammlung geschieht — vorbehaltlich der Bestimmungen in Art. 43 d und 43 e des Handelsgesetzbuches — durch eine einmal zu wiederholende Ankündigung in den in Art. 23 bezeichneten Tageszeitungen. Zwischen der ersten Ankündigung und dem Tag der Versammlung muß mindestens ein Zeitraum von 14 Tagen liegen.

(2) In der Einladung werden die zu behandelnden Gegenstände bekanntgegeben oder es wird gesagt, daß die Aktionäre in den Geschäftsräumen der Gesellschaft von ihnen Kenntnis nehmen können.

Art. 20. Die Generalversammlungen der Aktionäre werden — vorbehaltlich der Bestimmungen in Art. 43 d (1) am Schluß und 43 e des Handelsgesetzbuches — geleitet durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrats oder bei dessen Abwesenheit oder Verhinderung von dem stellvertretenden Vorsitzenden, oder falls auch dieser abwesend oder verhindert ist, durch ein vom Aufsichtsrat zu benennendes Mitglied. Ist keines der Mitglieder in der Versammlung zugegen, dann üben die Aktionäre selbst den Vorsitz aus.

Art. 21. (1) Zur Generalversammlung werden — abgesehen von den im vorletzten Absatz des Art. 22 genannten Notar und den Zeugen — nur zugelassen die Mitglieder des Aufsichtsrats, die Direktion sowie die Aktionäre, die sich dem Vorsitzenden gegenüber hinreichend als solche ausweisen.

(2) Aktionäre können sich durch schriftlich Bevollmächtigte in der Versammlung vertreten lassen.

Mitglieder des Aufsichtsrats, Direktoren und Bedienstete der Gesellschaft dürfen bei Abstimmungen nicht als Bevollmächtigte auftreten.

(3) Um an Beratungen und Abstimmungen teilnehmen zu können, müssen die Aktionäre oder ihre Vertreter sich vorher in die Anwesenheitsliste eintragen, aus der sich die Anzahl der von ihnen vertretenen Aktien und der ihnen zustehenden Stimmen ergeben.

(4) Jede Aktie gibt das Recht auf eine Stimme.

Art. 22. (1) Unbeschadet der Bestimmung in Art. 43 d und 43 e des Handelsgesetzbuchs stellt der Aufsichtsrat die in der Generalversammlung zu behandelnden Gegenstände fest. Er ist gehalten, darunter die Gegenstände aufzunehmen, die ihm mindestens zwei Wochen vor der ersten Einladung zur Versammlung durch mindestens zwei Aktionäre angemeldet worden sind.

(2) Die angemeldeten Gegenstände liegen vom Tage der ersten Einladung an bis zum Ablauf der Versammlung im Geschäftsgebäude der Gesellschaft zur Einsichtnahme durch die Aktionäre aus.

(3) Alle Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit der ausgebrachten Stimmen gefaßt, es sei denn, daß für besondere Gegenstände ein anderes Verhältnis vorgesehen ist.

(4) Über sächliche Gegenstände wird mündlich, über persönliche Angelegenheiten wird mittels verschlossener und unterzeichneter Briefe abgestimmt.

(5) Hat bei Abstimmung über Personen niemand die absolute Mehrheit erlangt, dann findet eine zweite freie Abstimmung statt und sodann, falls nötig, eine Stichwahl zwischen den beiden Personen, die die meisten Stimmen erhalten haben.

(6) Bei Stimmengleichheit gilt bei Abstimmung über Sachen der Antrag als abgelehnt, bei Abstimmung über Personen entscheidet das Los.

(7) Über alle Verhandlungen in den Generalversammlungen wird ein notarielles Protokoll errichtet, das durch den Vorsitzenden, den Notar und die Zeugen unterzeichnet wird.

Art. 23. Alle Einladungen und Bekanntmachungen für die Aktionäre erfolgen in mindestens zwei in den Niederlanden erscheinenden großen Tageszeitungen.

Art. 24. (1) Falls in einer Generalversammlung ein Antrag auf Änderung dieser Satzung behandelt werden soll, wird dies bei der Einladung zu der Versammlung mitgeteilt.

(2) Beschlüsse zur Abänderung dieser Satzung müssen zu ihrer Gültigkeit gefaßt werden in einer Versammlung, in der mindestens ein Viertel des Gesellschaftskapitals vertreten ist und mit mindestens drei Viertel der ausgebrachten Stimmen.

(3) Ist das eine Viertel des Kapitals nicht vertreten, dann werden die Aktionäre zu einer neuen Versammlung eingeladen und in dieser kann, gleichgültig welches Kapital vertreten ist, mit drei Viertel der ausgebrachten Stimmen ein gültiger Beschluß gefaßt werden.

Art. 25. (1) Bei Auflösung der Gesellschaft geschieht die Liquidation unter Aufsicht des Aufsichtsrats durch die Direktion, es sei denn, daß die Generalversammlung der Aktionäre einen besonderen Ausschuß mit der Liquidation beauftragt.

(2) Die Generalversammlung setzt die Vergütung der Liquidatoren insgesamt fest.

(3) Nach Abschluß der Liquidation legen die Liquidatoren Rechnung und erhalten Entlastung in einer Generalversammlung, für deren Stimmrecht und Vertretung die allgemeinen Vorschriften gelten.

(4) Die Genehmigung der Liquidationsrechnung erteilt gleichzeitig den Liquidatoren Entlastung.

Art. 26. In Abweichung von den Bestimmungen der Art. 7 und 11, was die Form der Ernennung anlangt, werden das erste Mal ernannt zu

Direktoren . . . .

Mitgliedern des Aufsichtsrats . . . .

Mitgliedern des Ausschusses des Aufsichtsrats . . . .

Dr. Overmann.

Die Eisenbahnen in Britisch-Indien im letzten Jahrzehnt.

Von

W. Paschen in Kiel.

Angesichts der Ausdehnung des Landes — 4 675 616 qkm — und seiner großen Bevölkerung — 1921: 319 Millionen und 68 je qkm — sind die Eisenbahnen unter den Verkehrsmitteln Indiens bei weitem das wichtigste. Der tatkräftige Ausbau des Bahnnetzes übt einen tiefgehenden Einfluß auf die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung Indiens aus. Im Jahre 1872 betrug die Gesamtlänge des Netzes etwa 5300 engl. Meilen, 1935 waren es 42 953 Meilen, und einschl. der Weichen und Nebengleise 58 477 Meilen, im Bau waren 73, geplant und genehmigt 389 Meilen. Rund 75 % des Netzes sind staatlich, davon werden wiederum etwa 60 % durch den Staat, die übrigen staatlichen Bahnen von Gesellschaften oder von indischen Staaten betrieben. Zu ersteren gehören: die Bahn in Aden, die East Indian (einschl. Oudh und Rohilkund), Eastern Bengal, North Western, Great Indian Peninsula, und die Burma Railways, zu letzteren die Assam—Bengal, Bengal—Nagphur, Bezwada Extension and Dhone Kurnool, Bombay, Baroda and Central India, Jodhpur—Hyderabad (britischer Teil), Lucknow—Bareilly, Madras and Southern Mahratta (ausschl. der Mysore-Staatsbahn), South Indian einschließlich Travancore und die Tirhoot Railways. Indischen Staaten gehören und werden von diesen betrieben: die Nizam's State Railways, die Jodhpur Railway sowie weitere Bahnen der Klasse II.

Für statistische Zwecke sind die indischen Bahnsysteme in drei Klassen eingeteilt. Klasse I sind solche Bahnen mit jährlichen Roheinnahmen von Rs. 50 lakhs und darüber. Klasse II Bahnen mit Roheinnahmen unter 50, aber über Rs. 10 lakhs, Klasse III Bahnen mit Roheinnahmen von Rs. 10 lakhs und darunter[1].

[1] Indische Währung: Ein lakh sind einhunderttausend Rupees. Ein crore sind einhundert lakhs; also 100 000 Rupees (Rs. abgekürzt) = 1 lakh, geschrieben 1.00.000. Ein crore = 100 lakhs, geschrieben 1.00.00.000. Seit 1927 ist die Rupee = 1 sh 6 d Gold englische Währung festgesetzt. 1 lakh Rupees = rund 7500 £, wenn 1 Rupee = 1/6.

1 Anna ist der 16. Teil einer Rupee,

1 Pie der 12. Teil einer Anna.

Zusammenfassende Eisenbahn-Statistik für das Jahrzehnt

	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28
Netzlängen im Betrieb am Jahresschluß				
Breit-Spur (5½″)	18 782	18 932	19 367	19 585
Meter-Spur (3′3⅜″)	15 765	15 873	15 932	16 255
Schmalspur (2′6″ und 2′0″)	3 723	3 774	3 750	3 872
Gesamtlänge	38 270	38 579	39 049	39 712
Kapitalanlage am Ende des Betriebsjahres in 1000 Rs.	7,33,37,38	7,54,31,52	7,88,66,66	8,22,86,25
Roh-Einnahmen	1,14,75,20	1,13,39,21	1,12,35,66	1,18,26,19
Betriebskosten	69,36,68	71,09,05	69,70,08	72,60,06
Rein-Einnahmen	45,38,52	42,30,16	42,65,58	45,66,13
Prozentsatz der Rein-Einnahmen zur Kapitalanlage %	6,19	5,61	5,41	5,55
Prozentsatz der Betriebskosten zu den Roheinnahmen %	60,45	62,69	62,04	61,39
Reineinnahmen je Betriebsmeile Rs.	11,780	10,951	10,835	11,483
Roheinnahmen je Zugmeile Rs.	7,01	6,99	6,58	6,55
Betriebskosten je Zugmeile Rs.	4,24	4,38	4,08	4,00
Reineinnahmen je Zugmeile Rs.	2,77	2,61	2,50	2,55
Anzahl d. beförd. Personen I. Klasse in 1000	1 101	1 033	1 012	980
„ II. Klasse in 1000	9 778	9 901	10 006	9 963
„ Zwischenklasse in 1000	12 200	13 602	14 945	17 351
„ III. Klasse in 1000	553 266	574 608	578 409	594 821
Gesamtzahl der beförderten Personen in 1000	576 345	599 154	604 372	623 115
Durchschnitts-Fahrpreis je Person und Meile (einschl. Saison- und Händler-Karten)	Pies	Pies	Pies	Pies
I. Klasse	22,00	20,80	19,10	17,0
II. Klasse	9,02	9,51	8,60	7,84
Zwischenklasse	4,95	4,92	4,58	4,27
III. Klasse	3,47	3,47	3,35	3,25
Gewicht der beförd. Güter in 1000 t	77 796	79 859	85 833	89 791
	Pies			
Durchschnittspreis je t u. Meile	6,00	6,22	6,12	6,08

1924/25—1933/34 (nach Statistical Abstract of British India 1935).

1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
20 070	20 509	20 802	21 107	21 131	21 132
16 883	17 176	17 440	17 529	17 653	17 644
3 997	4 039	4 039	4 177	41 77	4 177
40 950	41 724	42 281	42 813	42 961	42 953
8,31,39,30	8,56,74,62	8,69,80,77	8,76,34,25	8,77,25,11	7,95,20,80
1,18,86,82	1,16,08,14	1,06,57,00	97,20,56	96,20,56	
74,61,94	75,48,61	74,23,43	69,09,11	68,89,62	
44,24,88	40,59,53	32,33,57	28,11,45	27,30,94	
5,32	4,74	3,72	3,21	3,11	
62,77	65,02	69,66	71,08	71,61	
11,077	9,493	7,543	7,026	7,065	
6,38	6,08	5,61	5,81	5,88	
3,95	3,99	3,92	4,01	4,01	
2,44	2,09	1,68	1,80	1,87	
912	804	670	508	429	
9 585	9 125	8 089	5 937	5 278	
17 870	17 900	16 189	12 354	10 871	
591 743	606 468	550 879	487 037	485 317	
620 110	634 297	575 827	505 836	501 895	
17,0	16,2	16,4	17,2	18,2	
7,94	7,73	7,70	8,28	8,82	
4,18	4,02	4,10	4,22	4,26	
3,10	3,02	3,01	3,13	3,21	
90 835	87 376	83 377	74 575	70 601	
6,24	6,14	6,06	6,15	6,35	

noch keine Angaben verfügbar

Die ersten Pläne für den Bau von Bahnen in Indien faßte die Ostindische Gesellschaft, die 1849 einen Vertrag über den Bau einer Versuchsstrecke von Calcutta nach Mirzapore, 100 engl. Meilen, abschloß. Der Kostenanschlag betrug 1 Million £, die Ostindische Gesellschaft garantierte eine Verzinsung von 5 %. Im gleichen Jahre schloß die Great Indian Peninsula einen Vertrag über den Bau einer Linie Bombay—Kalyan ab.

Die Politik, Eisenbahnen durch Privatgesellschaften, aber unter Überwachung des Staates, bauen und betreiben zu lassen, geht auf Lord Dalhousie (1854) zurück. Begründet wurde sie damit, daß der Betrieb kaufmännischer Unternehmen nicht Sache einer Regierung sei, diese sollte aber im Interesse der indischen Bevölkerung ein zu schnelles Vorgehen verhindern können. Erwünscht war die Heranziehung britischen Kapitals und britischer Unternehmer. Die Verträge mit den englischen Gesellschaften sahen eine garantierte Verzinsung des Kapitals vor. Überschüsse sollten zur Tilgung der von der Regierung beschafften Garantiesummen dienen. Die Regierung gab den Grund und Boden, als Entgelt für die Konzessionen behielt sie das Recht der Überwachung und Kontrolle, bestimmte die Spurweite, die Gesamtanlage und Einzelheiten des Baues, das rollende Material, den Verkehr und die Tarife, die aufzuwendenden Mittel, die Unterhaltung der Anlagen und die Art der Rechnungslegung.

Der Betrieb der Bahnen durch Gesellschaften war lange Zeit vorherrschend. Als 1921 die Acworth-Kommission die Frage einer Zentralisierung der Verwaltung und Finanzen prüfte, war die Lage so, daß der Staat drei Bahnsysteme von zusammen 9028 Meilen besaß und betrieb, ferner war der Staat Hauptbeteiligter an Bahnen mit einer Gesamtlänge von 22 949 Meilen, die von Gesellschaften betrieben wurden. Schließlich war der Staat Garant mehrerer kleiner Gesellschaften.

Diese Art der Bewirtschaftung wurde im Februar 1923 durch Beschluß der indischen gesetzgebenden Versammlung zugunsten des Staatsbetriebes geändert. Seitdem hat der Staat mit dem Ablauf der Verträge den Betrieb der staatlichen Bahnen von den Gesellschaften übernommen. Im April 1934 wurde ein Netz von 17 678 Meilen vom Staat, durch Gesellschaften ein solches von 13 999 Meilen betrieben.

Was die Kapitalbeschaffung für neue Bahnen anbetraf, so hatten die Bestrebungen, neue Projekte zu finanzieren, zur Bildung einer größeren Zahl von „Zweiglinien-Gesellschaften“ geführt. Die Acworth-Kommission fand aber, daß die Vorteile nicht die Nachteile aufwiegen, welche mit der Schaffung zahlreicher Unternehmen mit widersprechenden Interessen verbunden sind. Ihre Zahl sollte herabgesetzt werden.

In Zukunft sollte die private Kapitalbeschaffung nur dann gestattet sein, wenn der Staat die Mittel weder beschaffen könne noch wolle. 1925 regte die Zentralregierung an, daß die lokalen Regierungen zum direkten Bau von Bahnen Anleihen begeben sollten, wenn nötig in Form kurzfristiger Schuldverschreibungen, umtauschbar bei günstiger Lage des Kapitalmarktes.

Die Kontrolle und Überwachung, welche die Regierung sich vorbehalten hatte, wurde ursprünglich durch beratende Ingenieure — Government Consulting Engineers — ausgeübt. Als die Aufgaben an Umfang und Bedeutung zunahmen, wurde der leitende Beamte ein Director General of Railways and Secretary im Department der Öffentlichen Arbeiten.

Die Ausdehnung des Netzes und die zunehmende Kompliziertheit der Verkehrsprobleme erforderten mit der Zeit Änderungen des Verwaltungssystems. Im Jahre 1901 berichtete auf Veranlassung des Vizekönigs, Lord Curzon, eine Sonderkommission über den Betrieb und die Verwaltung der Bahnen. Sie empfahl die Verwaltung durch eine kleine Behörde, deren Mitglieder über praktische Erfahrung im Eisenbahnwesen verfügten. Als Ergebnis wurde 1905 ein Railway Board (R. B.) gebildet, dessen Stab aus einem Oberkommissar als Vorsitzenden, einem Finanzkommissar, einem Mitglied, vier technischen und fünf stellvertretenden Direktoren besteht. Letztere nehmen dem Board die laufenden Arbeiten ab, so daß dieser sich ganz den größeren Fragen der Eisenbahnpolitik widmen kann. Auch die mit dem „departmentalen" Verwaltungssystem verbundene Arbeitslast war so groß geworden, daß die Wirksamkeit darunter litt. Das Heilmittel sah man in einer Neuordnung ähnlich der in Südafrika und Amerika bestehenden, wo die Bahnen sich ebenfalls über sehr große Gebiete erstrecken. Unter dem neuen „divisionalen" System verwaltet ein Beamter einen Bezirk, dessen Größe je nach Umständen verschieden, im ganzen aber bedeutend größer ist als die früheren, von drei und mehr Beamten verwalteten Distrikte, die ihrerseits wieder verschiedenen Direktoren bei der Hauptverwaltung verantwortlich waren.

Kurze Zeit unterstand das R. B. dem Department für Handel und Industrie, was aber nicht zur glatten Arbeit beitrug. Dann wurde der Vorsitzende zum Präsidenten des R. B. ernannt, das R. B. als Railway Department abgetrennt, und von ihm als Railway Member of the Viceroy's Council verwaltet. 1908 wurden die beratenden Ingenieure durch Regierungsinspektoren ersetzt.

Die Aufsicht der Regierung über die von Gesellschaften betriebenen Bahnen erstreckte sich, abgesehen von den Finanzen, hauptsächlich auf

die Sicherheit der Betriebseinrichtungen. Im übrigen waren die Gesellschaften sehr selbständig. Die Kontrolle der Tarife erfolgte schließlich in der Form, daß Höchstsätze für die verschiedenen Personen- und Güterklassen festgesetzt wurden. Auf Grund des Indian Railway Act kann die Regierung durch eine Kommission Klagen über ungehörige Begünstigung bestimmter Verkehrsarten oder Mangel an angemessenen Möglichkeiten für die Annahme, Beförderung und Ablieferung von Gütern prüfen lassen, ein Recht, von dem bisher kaum Gebrauch gemacht ist. Es ist aber ein Railway Rates Advisory Tribunal (R.R.A.T.) eingesetzt, das bereits verschiedene Klagen über unangemessene Bevorzugungen, zu hohe Tarifsätze u. ä., geprüft hat. Das Urteil kann auf gesetzlichem Wege an den Bahnen nicht vollstreckt werden, aber die Gesellschaften haben sich ihm unterworfen, falls die Zentralregierung es bestätigt.

Das große finanzielle Interesse der Regierung an den Bahnen hat zur Festlegung von Mindesttarifsätzen für die einzelnen Güterklassen geführt, um übermäßigen Wettbewerb zu verhindern. Zur Regelung des Austausches von rollendem Material[1] unter den einzelnen Bahnsystemen, zur Festlegung der Grundsätze bei der Tarifgestaltung und für andere die Zusammenarbeit betreffende Angelegenheiten ist die Railway Conference Association (R.C.A.) geschaffen. Die staatlich betriebenen Bahnen sind Mitglieder dieser R.C.A., nehmen unbeschränkt an ihren Verhandlungen teil und unterwerfen sich den Beschlüssen. Sie können die Tarife, ebenso wie die Gesellschafts-Bahnen, innerhalb der festgesetzten Höchst- und Mindestsätze ändern. Allgemein behandelt die Zentralbehörde die staatlich betriebenen Bahnen nach den gleichen Grundsätzen wie die Gesellschafts-Bahnen. Selbst nach der starken Erweiterung des staatlich betriebenen Netzes ist das bisher so geblieben, aber Anzeichen deuten auf ein verstärktes Eingreifen der Zentralbehörde bei diesen Bahnen. Das hängt mit der Finanzlage der Bahnen und den notwendigen Reformen der Verwaltung zusammen.

[1] Alle Güterwagen sind Eigentum der einzelnen Bahnsysteme. Um aber ihre Verteilung zu erleichtern und den Wagenpark auszunutzen, sind alle geeigneten Wagen in einem „Pool" zusammengefaßt. Die Bahnen können dort Wagen anfordern und benutzen, ohne daß diese, falls keine geeignete neue Fracht vorhanden ist, an die Eigentümerbahn sofort zurückzuliefern sind. Die Ausleihung geeigneter Wagen an eine andere Bahn in Zeiten starken Verkehrs ist dadurch erleichtert, wodurch sich der Bau von Güterwagen für die einzelnen Systeme einschränken läßt. Eine Anzahl von Spezialwagen gehört nicht zum Pool, sie dienen meist dem Verkehr der Eigentümerin. Die Railway Association hat zur Leitung des Pools eine besondere Abteilung. Schließlich hat das Normalisierungsamt des R.B. einige Einheitstypen für Spezialwagen geschaffen, die ebenfalls „gepoolt" werden sollen.

Indien hatte am 31. März 1935 ein Netz von insgesamt 42 251 Streckenmeilen an Bahnen I. Klasse (plus 10 939 Meilen an Weichen und Nebengleisen, insgesamt also 53 190 Meilen), 3537 Meilen Bahnen II. Klasse (plus 502 Meilen = 4039 Meilen) und 1190 Meilen III. Klasse (plus 129 Meilen = 1319 Meilen). Von den 43 020 Meilen des Gesamtnetzes (58 550 Meilen mit Weichen und Nebengleisen) haben rund 50 % —

Allgemeine Verkehrsleistungen aller Bahnen Indiens 1930/31—1934/35

Gegenstand	Jahr	Bahnen der Klasse I	Andere Bahnen	Gesamtsumme für alle Bahnen
1. Streckenmeilen	1930/31	38 020	4 261	42 281
	1931/32	38 460	4 353	42 813
	1932/33	38 550	4 394	42 944
	1933/34	38 298	4 655	42 953
	1934/35	38 294	727	43 021
2. Zahl der beförderten Personen	1930/31	542 062 100	33 764 400	575 826 500
	1931/32	475 513 000	30 323 400	505 836 400
	1932/33	471 689 600	30 205 600	501 895 200
	1933/34	456 617 900	32 995 200	489 613 100
	1934/35	463 010 900	33 580 100	496 591 000
3. Zahl der geleisteten Personen-Meilen	1930/31	19 708 551 000	779 675 000	20 488 226 000
	1931/32	17 339 974 000	716 844 000	18 056 818 000
	1932/33	16 890 772 000	715 682 000	17 606 454 000
	1933/34	16 384 713 000	765 667 000	17 150 380 000
	1934/35	16 987 135 000	777 474 000	17 764 609 000
4. beförderte Gütermengen in t	1930/31	79 658 000	3 719 000	83 377 000
	1931/32	71 064 000	3 511 000	74 575 000
	1932/33	67 163 000	3 438 000	70 601 000
	1933/34	72 951 000	3 562 000	76 513 000
	1934/35	80 649 000	3 854 000	84 503 000
5. Zahl der geleisteten Tonnen-Meilen	1930/31	20 145 778 000	260 699 000	20 406 477 000
	1931/32	18 106 542 000	240 223 000	18 346 765 000
	1932/33	16 978 015 000	224 526 000	17 202 541 000
	1933/34	18 459 656 000	247 161 000	18 706 817 000
	1934/35	20 090 588 000	261 027 000	20 351 615 000

21 199 Meilen (32 321)-Breitspur von 5′6″, um ursprünglich militärischen Anforderungen hinsichtlich des rollenden Materials zu entsprechen. Die Meterspur — 3′3⅜″ — wurde aus Gründen der Sparsamkeit in Bau und Betrieb gewählt, diese Spur haben 17 659 Meilen (21 601). Die schmale Spur von 2′6″ und 2′0″ ist bei 4162 Meilen (4629) zur Anwendung gekommen. In seinem Bericht (1901) schlug der Sonderkommissar vor,

die sich aus der Verschiedenheit der Spurweiten ergebenden Nachteile durch Änderung des gesamten Systems (Breit- und Meterspur) auf die englische Normalspur von 4'8½" zu beseitigen. Der Regierung waren die Kosten der Umänderung zu hoch, man ist statt dessen bestrebt, die Linien mit Meterspur nach Möglichkeit miteinander zu verbinden. So besteht heute eine durchgehende Verbindung in dieser Spurweite zwischen Hyderabad im Westen (neue Provinz Sindh) und Chittagong im Osten, 2380 Meilen.

Mit der Ausdehnung des Netzes nahm der Verkehr zu. Die anfängliche Besorgnis, daß religiöse Vorurteile von der Benutzung der Bahn abhalten würden, waren unbegründet. Wenn die Bahnen anfangs die Staatsfinanzen belasteten, wurden sie unter verbesserten Vertragsbedingungen ein gewinnbringender Besitz.

Im Jahre 1924 wurde der Haushalt der Eisenbahnen von dem allgemeinen Haushalt der Zentralregierung getrennt. Nach dem Trennungs-Abkommen haben die Bahnen zu den Staatseinnahmen jährlich auf folgender Grundlage beizutragen: 1% des in den Handelsbahnen (im Gegensatz zu den strategischen an der Nordwestgrenze) am Ende des vorletzten Jahres angelegten staatlichen Kapitals, plus ein Fünftel des Reinertrages des vorletzten Jahres minus den Verlust der strategischen Bahnen im gleichen Jahr. Außerdem sollten, falls der jeweilige Jahresertrag nach Abzug der vorgenannten festen Leistungen einen Überschuß von mehr als Rs. 3 crores ergab, ein Drittel dieses Überschusses dem Staate zufließen. Jeder nach Abzug dieser Leistungen verbleibende Überschuß sollte dem Reservefonds zufließen. Gleichzeitig wurde ein Erneuerungsfonds gebildet. Die Beiträge der einzelnen Linien zu diesem besonders festgesetzt. Die Bahnen sollten also ihre Betriebskosten, einschließlich der Beiträge zum Erneuerungsfonds, die Verzinsung des Anlagekapitals und die Beiträge zu den Staatsfinanzen aufbringen. Das ist ihnen in den letzten elf Betriebsjahren 1924/25 bis 1934/35 nur teilweise gelungen. Der Zeitraum von 1924/25 bis 1929/30 war ein solcher der Prosperität der Wirtschaft und damit auch der Eisenbahnen, der von 1930/31 bis 1934/35 und darüber hinaus ein solcher der Depression als Folge der Weltwirtschaftskrise. Im ersten Abschnitt kamen die Bahnen allen Verpflichtungen nach, selbst im ersten Krisenjahr trugen sie noch Rs. 5¾ crores zu den Staatseinnahmen bei, die allerdings dem Reservefonds entstammten. Insgesamt leisteten die Bahnen in diesem Zeitraum nach Erfüllung aller Verpflichtungen Rs. 42 crores zu den Staatseinnahmen. Nach 1930/31 erfolgten keine Leistungen mehr an die Staatskasse. Die Bahnen konnten Betriebskosten und Verzinsung des Anlagekapitals auch nur durch zeitweilige Anleihen beim Erneue-

Roh - Einnahmen der staatlichen Bahnen aus den verschiedenen Sparten

Zahlen in Crores of Rupees

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Personenverkehr	35,75	31,68	28,96	28,94	27,65	27,92
Sonstige Einnahmen	5,81	5,40	5,27	5,03	4,92	4,92
Güterverkehr	65,25	60,69	55,41	53,76	58,20	61,05
Sonstige Einnahmen	2,21	1,97	1,82	1,63	1,59	1,62
Unsichere Einnahmen	0,30	0,46	0,35	0,04	—0,49	0,09
Gesamteinnahmen	1,09,32	1,00,20	91,81	89,40	91,87	95,60
Abzüglich — Rückerstattungen	0,15	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12
Einnahmen der für Rechnung betriebenen Linien	6,47	4,99	5,07	4,86	5,13	5,28
Insgesamt	1,02,70	95,10	86,63	84,43	86,63	90,20

Betriebs - Koeffizient, d. h. prozentuales Verhältnis der Betriebskosten zu den Roh - Einnahmen.

im Fünfjahresdurchschnitt von	Prozentsatz ausschl. Erneuerungsfonds	Prozentsatz einschl. Erneuerungsfonds
	%	%
1924/25—1928/29	52,5	63,5
1929/30	54	66
1930/31	59	73
1931/32	57	73
1932/33	57	73
1933/34	56	71
1934/35	55	70

rungsfonds decken. Bis zum 31. Februar 1935 belief sich die Inanspruchnahme des Fonds auf Rs. 27½ crores; in dem Fonds verblieben zu diesem Zeitpunkt nur noch Rs. 9½ crores. Seit Einstellung der Überweisungen an den Staat hatten aber die Bahnen den bei den strategischen Linien entstehenden Verlust, etwa Rs. 2 crores jährlich, zu tragen.

In dem Fünfjahresabschnitt 1924/25 bis 1928/29 hatten die Bahnen nach Leistung der Zinsen einen durchschnittlichen jährlichen Reingewinn von fast Rs. 10 crores (Rs. 9,72 crores). Die Personentarife und die Frachtsätze für Kohle konnten herabgesetzt werden. Aber die Weltwirtschaftskrise erfaßte auch Indien. Das Jahr 1929/30 brachte noch einen geringen Überschuß, die folgenden ständige Defizite. Wenn die Bahnen in den ersten Jahren nach der Trennung vom allgemeinen Haushalt etwa Rs. 6 crores an diesen abführten, so mußten in den folgenden drei Jahren (1930/31 bis 1932/33) Rs. 22 crores dem Erneuerungsfonds entnommen werden, um die Beiträge zu leisten. In den letzten drei Jahren (1933/34 bis 1935/36) trugen die Bahnen zu den Staatseinnahmen nicht mehr bei und blieben mit Rs. 16 crores im Rückstand. Im günstigsten Jahr, 1928/29, betrugen die Roheinnahmen Rs. 119 crores, 1933/34 nur Rs. 99,58 crores. Davon brachte der Güterverkehr zwei Drittel, der Personenverkehr ein Drittel.

Die Eisenbahnen und Government of India Bill, 1935.

Die politischen und konstitutionellen Veränderungen, welche das neue Verfassungsgesetz — Government of India Bill, 1935 — für Indien bringt, berühren auch die Eisenbahnen stark. Ihre Verwaltung wird neu geregelt, und eine verfassungsmäßige Eisenbahnbehörde geschaffen. Grundsätzlich werden Überwachung und Verwaltung der Bahnen in die Hände einer unpolitischen Körperschaft, der Federal Railway Authority (F.R.A.) gelegt. Das neue Gesetz zählt drei Kategorien von Bahnen auf: 1. Bundesbahnen (Federal Railways), 2. Bahnen der indischen Staaten (Indian State Railways) und 3. Kleinere Bahnen (Minor Railways). Letztere sind wie folgt gekennzeichnet: „eine Bahn, die ganz innerhalb einer Verwaltungseinheit, d. h. einer durch einen Gouverneur oder Oberkommissar (Chief Commissioner) verwalteten Provinz oder Bundesstaates, liegt und keinen fortlaufenden Zusammenhang mit einer Bundesbahnlinie, sei es gleicher oder verschiedener Spurweite, hat." Die Kleineren Bahnen, Minor Railways, unterstehen der Provinzialverwaltung (Provincial Legislative). Sie sind jedoch hinsichtlich ihrer Betriebssicherheit und ihrer Verantwortung als Beförderer von Personen und Güter der Bundesregierung unterstellt und gehören in dieser Beziehung zur „Federal List". In die Federal List sind die Bundesbahnen aufge-

nommen, ferner alle Bahnen, soweit es sich um Betriebssicherheit, Höchsttarife für Personen und Güter, Bahnhöfe und Anlagen, Übergangsverkehr von einem Netz auf ein anderes und Verantwortung als Beförderer von Personen und Gütern handelt.

Reingewinn (+) oder Verlust (—) der einzelnen staatlichen Bahnen.

(Zahlen in lakhs.)

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
staatlich betriebene Bahnen:	Rs. lakhs	Rs. lakhs	Rs. lakhs	Rs. lakhs	Rs. lakhs	Rs. lakhs
Burma	+ 4	— 44	— 74	— 75	— 71	— 56
Eastern Bengal	+ 16	— 80	— 1,23	— 1,28	— 1,25	— 93
East Indian	+ 1,61	— 18	— 24	— 13	+ 37	+ 1,14
Great Indian Peninsula	+ 8	— 1,72	— 1,78	— 1,68	— 1,24	— 1,04
North Western (Commercial)	— 64	— 1,16	— 1,58	— 1,78	— 1,36	— 70
North Western (Strategie)	— 1,90	— 2,18	— 1,99	— 2,09	— 2,03	— 2,03
Gesamt	— 65	— 6,48	— 7,56	— 7,71	— 6,22	— 4,12
von Gesellschaften betriebene Bahnen:						
Assam Bengal	— 24	— 39	— 52	— 74	— 73	— 60
Bengal Nagpur	— 66	— 1,99	— 2,48	— 2,80	— 2,27	— 1,86
Bombay, Baroda u. Central India	+ 1,25	+ 43	+ 45	+ 41	+ 98	+ 1,28
Madras u. Southern Mahratta	+ 89	+ 1	+ 14	— 27	— 4	— 23
South Indian	+ 1,19	+ 31	+ 1	+ 6	— 21	— 10
Sonstige Bahnen	+ 77	+ 20	+ 19	+ 26	+ 10	+ 18
Gesamt	+ 3,20	— 1,43	— 2,21	— 3,08	— 2,14	— 1,33

Obwohl die Ergebnisse fast aller Bahnen i. J. 1934/35 besser sind als 1933/34, weisen doch nur zwei der größeren Systeme — E. I. Rwy. und B. B. & C. I. Rwy. — einen Gewinn für den Staat aus. Zur Berechnung dieser Gewinne oder Verluste sind die Ziffern im Ausweis der Gesellschaften so geändert, daß sie mit dem staatlichen Rechnungsverfahren übereinstimmen, d. h. die Betriebskosten schließen die Überweisungen an den Erneuerungsfonds ein.

Das Bundesparlament — Federal Legislature — darf die von der F.R.A. festgesetzte Ordnung in Bezug auf Ernennungen, Qualifikationen und Dienstverhältnisse nicht ohne vorherige Zustimmung des Generalgouverneurs ändern. Ein Gesetz zur Regelung von Personen- und Gütertarifen darf dem Bundesparlament nur auf Veranlassung des Generalgouverneurs vorgelegt werden. Mindestens drei Siebentel der Mitglieder

der F.R.A., einschl. des Eisenbahnoberkommissars — Chief Railway Commissioner — müssen vom Generalgouverneur (G.G.) nach freier Entscheidung ernannt werden. Der Vorstand dieser Behörde, der Chief Railway Commissioner, ebenso wie der vom Generalgouverneur zu ernennende Finanzkommissar, können nur mit Zustimmung des G.G. aus ihren Ämtern entfernt werden.

Die Bundesregierung übt die für die Sicherheit der Reisenden und des Personals erforderlichen Funktionen durch die F.R.A. aus, diese untersucht die Ursachen von Unfällen, erläßt Vorschriften für den Bau neuer Linien und nimmt den An- und Verkauf von Grund und Boden vor. Die F.R.A. ist allgemein ausführendes Organ des Bundes in bezug auf Betrieb, Unterhaltung und Bau von Bahnen. Sie ist die Stelle, welche dem Bunde das aus Staatsmitteln oder auf anderem Wege beschaffte Anleihekapital schuldet. Die Zinsen sind aus ihren Einnahmen zu bestreiten. Die F.R.A. hat einen Eisenbahnfonds zu errichten, dem ihre Einnahmen zufließen, und aus dem die Ausgaben bestritten werden. Mittel dieses Fonds dürfen nur zu den von der Bundesregierung festgelegten Bedingungen angelegt werden. Mittel, die nicht benötigt werden, sind bei der Reserve Bank of India zu hinterlegen, deren sich die F.R.A. bei allen Transaktionen in Indien und bei Überweisungen nach dem Ausland als Agenten zu bedienen hat.

Das Gesetz zählt die Verpflichtungen auf, welche die F.R.A. aus ihren Einnahmen bestreiten muß, und sieht eine Teilung der Überschüsse zwischen Bundesregierung und F.R.A. vor. Ausgaben und Einnahmen sind von dem General-Auditeur — Auditor General — zu prüfen. Die F.R.A. hat jährlich über die finanziellen Maßnahmen des Vorjahres zu berichten, und den Jahresbericht in vorgeschriebener Form vorzulegen. Die F.R.A. kann Verträge abschließen, gerichtlich klagen, oder selbst verklagt werden.

Das Gesetz sieht angemessene Verkehrsmöglichkeiten vor. Die F.R.A. oder eine Bundesregierung dürfen keine einseitigen Vergünstigungen gewähren. Die Verwaltung der Bahnen ist nach kaufmännischen Grundsätzen unter angemessener Berücksichtigung der Interessen von Landwirtschaft und Industrie, des Handels und der Bevölkerung zu führen. Ein Eisenbahngerichtshof — Railway Tribunal —, dessen Mitglieder der Generalgouverneur nach eigenem Ermessen auswählt und ernennt, soll Streitigkeiten zwischen der F.R.A. und den Bundesstaaten hinsichtlich der Schaffung angemessener Verkehrsmöglichkeiten, einseitiger Bevorzugungen, unwirtschaftlichen Wettbewerbs und des Baues neuer Linien schlichten. Der Generalgouverneur kann von Zeit zu Zeit einen Tarifausschuß — Railway Rates Committee — ernennen, welcher

Finanz-Statistik der staatseigenen Bahnen in Britisch Indien. Zahlen in lakhs.

	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Netzmeilen, engl. Meilen	26 985	27 090	27 664	28 086	29 111	30 878	31 197	31 640	31 642	31 644	31 636
Kapitalanlage (in Crores) am Schluß des Betriebsjahres	643	663	690	722	747	778	791	798	797	795	795
	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.
Roheinnahmen aus dem Betrieb	1,00,13	98,94	98,42	1,03,43	1,03,73	1,02,70	95,10	86,63	84,43	86,63	90,20
Betriebskosten	51,65	52,99	52,89	53,06	54,22	55,59	54,39	49,31	49,08	49,50	50,27
Erneuerungsfonds	10,35	10,67	10,89	11,38	12,00	12,59	13,07	13,46	13,77	13,56	13,72
Reineinnahmen aus dem Verkehr	38,13	35,28	34,64	38,99	37,51	34,52	27,64	23,86	21,58	23,57	26,21
Sonstige Reineinnahmen nach Abzug verschied. Lasten u. des an die Gesellschaften abzuführenden Gewinn-Überschusses	— 1,07	— 1,19	— 1,27	— 87	— 37	— 2	— 11	1	1,10	1,05	53
Reineinnahmen	37,06	34,09	33,37	38,12	37,14	34,50	27,53	23,87	22,68	24,62	26,74
Zinslasten	23,90	24,84	25,87	27,27	29,33	30,46	32,72	33,07	32,91	32,58	31,80
Überschuß	13,16	9,28	7,50	10,85	7,81	4,04	— 5,19	— 9,20	—10,23	— 7,96	— 5,06
Beitrag zu den allg. Staatseinnahmen	6,78	5,49	6,01	6,28	5,23	6,12	5,74	keine	keine	keine	keine
Überweisung an Eisenbahn-Reservefonds	6,38	3,79	1,49	4,57	2,58	— 2,08	— 10,93	— 4,95	—	—	—
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Verhältnis d. Betriebskosten (**ohne** Erneuerungsfonds) zu Roh-Einnahmen aus Verkehr	51,6	53,6	53,7	51,3	52,3	54,1	57,2	56,9	56,7	55,8	54,7
Verhältnis d. Betriebskosten (**einschl.** Erneuerungfonds) zu den Roh-Einnahmen aus Verkehr	61,9	64,3	64,8	62,3	63,8	66,4	70,9	72,5	73,0	71,4	69,9
Verhältnis der Reineinnahmen aus Verkehr zur Kapitalanlage	5,9	5,3	5,0	5,4	5,0	4,4	3,5	3,0	2,9	3,1	3,3

die F.R.A. bei Meinungsverschiedenheiten über Tarife und Verkehrsmöglichkeiten beraten soll. Das vertragliche Recht der Bahngesellschaften auf schiedsrichterliche Entscheidung bleibt gewahrt. Die Ernennung der Direktoren der Eisenbahngesellschaften erfolgt in Zukunft durch den Generalgouverneur nach Anhörung der F.R.A. Der Generalgouverneur kann der F.R.A. Anweisungen in solchen Angelegenheiten erteilen, die seine besondere Verantwortung betreffen, oder in denen er auf Grund des Gesetzes seine Entscheidungen nach eigenem Ermessen zu treffen hat.

Die Auswirkung der Weltwirtschaftskrise auf die indischen Bahnen.

Die Hauptgründe für den Rückgang der Einnahmen bei den Bahnen seit 1930/31 sind in der Weltwirtschaftskrise zu suchen, von der Indien als Agrarland besonders erfaßt ist. Wie alle anderen Länder ist auch Indien bestrebt, sich vom Weltmarkt möglichst unabhängig zu machen, dagegen die Eigenerzeugung und den Binnenhandel zu entwickeln. Ferner tragen der zunehmende Wettbewerb des Kraftverkehrs, und in geringerem Maße der der indischen Küsten- und Flußschiffahrt, hauptsächlich dazu bei. Andere Faktoren, wie die Arbeiter-Wohlfahrtsgesetzgebung, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Angestellten, erhöhen weiter die Betriebskosten.

Das katastrophale Abgleiten der Rohstoffpreise hat Indien mit seinen Hauptprodukten, Baumwolle, Weizen und Ölsaat, betroffen. Marktpreis und Anbaufläche stehen im Verhältnis zueinander. Die Einnahmen der Bahnen steigen und fallen mit der Ausdehnung oder Verkleinerung der Anbaufläche. Die Einnahmen aus Baumwollfrachten sanken von Rs. 4½ crores im Jahre 1929/30 auf etwa Rs. 3½ im Jahre 1934/35; allein bei der Great Indian Peninsula gingen diese Einnahmen von Rs. 187 auf Rs. 90 lakhs im Jahre 1934/35 zurück. Vor dem Kriege und nach dem Kriege bis 1924/25 führte hauptsächlich der Punjab beträchtliche Mengen Weizen aus. Seitdem stockt diese Ausfuhr völlig, weil indischer Weizen auf dem Weltmarkt nicht mehr wettbewerbsfähig ist, trotzdem die Bahnen für Ausfuhrweizen 25 % Frachtermäßigung gewähren. Der Weizen muß jetzt im Inland verbraucht werden, was die Kaufkraft der Bevölkerung jener Gegenden und entsprechend die Einfuhr vermindert. Der Einnahmeausfall aus der Weizenfracht betrug 1934/35 etwa Rs. 2 crores. Die North Western Railway traf mit Rs. 1¼ crores der Hauptverlust. Die Verfrachtung von Ölsaat brachte 1934/35 rund 1½ crores weniger als vor 6 Jahren. Bei der Madras and Southern Mahratta sanken

die Einnahmen aus der Verfrachtung von Ölsaat von Rs. 127 lakhs im Jahre 1929/30 auf Rs. 66 lakhs 1934/35. Im ganzen brachten Baumwolle, Weizen und Ölsaat 1934/35 reichlich Rs. 4½ crores weniger als 1929/30. Das entspricht dem Defizit aller Bahnen im Jahre 1934/35.

Anteil der einzelnen Güter-Arten an den Frachteinnahmen der Bahnen der Klasse I.

(Getrennte Angaben für die Staatsbahnen sind nicht vorhanden.)
Zahlen in lakhs.

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.
Baumwolle, roh u. verarbeitet .	6,91	6,31	4,76	5,19	5,96	5,87
Heizstoffe für öffentliche und fremde Bahnen	10,22	9,56	8,83	8,90	9,65	10,34
Metallische Erze	1,47	93	58	45	64	95
Reis	4,17	3,67	3,71	3,45	3,89	4,19
Weizen	2,03	2,69	2,16	1,84	1,85	2,10
Kleie, Hülsenfrüchte usw. . . .	3,53	3,42	3,58	3,09	2,91	3,36
Eisen und Stahl	2,46	2,07	1,81	2,00	2,21	2,34
Kerosin	1,69	1,50	1,62	1,38	1,46	1,52
Jute	1,47	1,36	99	1,12	1,29	1,24
Zucker	2,03	2,03	1,51	1,30	1,67	1,57
Ölsaat	3,95	4,01	3,52	2,88	3,64	2,99
Gur, Jagree und Melasse . . .	94	98	1,27	1,39	1,21	1,21

Das Bestreben der Staaten nach Selbstgenügsamkeit wirkt sich im Bahnverkehr Indiens so aus, daß an Stelle der Langstreckenfrachten von und nach den Häfen die Verladung auf kurze Entfernungen getreten ist. Mit Besserung der Wirtschaftslage und dem fortschreitenden industriellen Aufbau in Indien mag sich dieser Verlust teilweise ausgleichen, aber das wird lange dauern. Die North Western Railway hatte 1934/35 infolge Umschichtung des Güterverkehrs von Lang- auf Kurzstrecken Mindereinnahmen von Rs. 50 lakhs. Indien muß sich auch sonst vielfach neuen Verhältnissen anpassen, was Störungen mit sich bringt. Früher wurden z. B. große Mengen Erdnüsse, besonders nach Frankreich, ausgeführt, das heute den Anbau dieser ölhaltigen Früchte in seinen westafrikanischen Kolonien so gefördert hat, daß es den eigenen Markt selbst versorgt. Dieses Beispiel unter vielen zeigt, wie sich die Veränderungen in der Weltwirtschaft auf die Bahnen Indiens auswirken.

Auch die großen Bewässerungsanlagen, vor allem im Punjab, Sindh und Madras, die ausgedehnte Wüsteneien in fruchtbare, dichtbevölkerte

Provinzen verwandeln, beeinflussen die Wirtschaftsstruktur des Landes und damit den Bahnverkehr. Die Lloyd-Stauanlagen in der neuen Provinz Sindh und die geplante Mettur-Anlage in Madras werden dem Lande zum Segen gereichen. Ihre nächsten Folgen aber für die Bahnen sind Betriebsverluste, weil ihre Versorgungsgebiete eingeschränkt werden und örtliche Erzeugnisse an Stelle weitherangeführter treten. Die North Western schätzt ihre Mindereinnahmen infolge der Lloyd-Anlagen auf Rs. 50 lakhs jährlich, weil Baumwolle und Weizen nunmehr aus Sindh statt aus dem Punjab nach Karachi verfrachtet werden. Sollte sich aber z. B. Weizen aus dem Punjab in größerer Menge nach den Vereinigten Provinzen, Bihar, Bengalen und selbst Südindien verfrachten lassen, so könnten die Bahnen mehr wiedergewinnen, als sie in Sindh verloren haben. Bessert sich mit der allgemeinen auch die Wirtschaftslage Indiens auf landwirtschaftlichem und industriellem Gebiet, so wird sich auch die Finanzlage der Bahnen heben, aber wann und wie dies eintreten soll, ist heute nicht vorauszusehen.

Schließlich verschärft sich in den letzten Jahren auch der Wettbewerb, den Küsten- und Flußschiffahrt, besonders in Assam und Bengalen, den Bahnen bereiten. Der rückläufige Handelsverkehr zwang entweder zur Ermäßigung der Frachten oder zur Stillegung. Wo die Bahnen sich halten konnten, war dies nur unter Tarifermäßigungen möglich.

Das heute den indischen Bahnen gestellte Problem sind die sinkenden Einnahmen und das sich daraus ergebende Unvermögen, das Anlagekapital zu verzinsen, abgesehen von der Beitragsleistung zu den Staatseinnahmen. Vielleicht ist, wie mehrfach betont wird, die Kapitalanlage infolge des Systems der garantierten Verzinsung zu hoch. Das Public Accounts Committee hat bei Prüfung der Berichte des General-Auditeurs des öfteren die Tendenz, das Kapital noch weiter zu erhöhen, hervorgehoben. Hauptaufgabe des Railway Board oder der neuen F.R.A. ist deshalb die Überwachung der Ausgaben, die Festlegung von Höchst- und Mindesttarifen, sowie die Nachprüfung der Tarife. Das Tarifsystem ist reichlich verwickelt. Der Handel wünscht Herabsetzung der Tarife, aber die Voraussetzung dafür muß erst durch Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems geschaffen werden. Wie die Lage der Bahnen in fast allen Ländern, so ist auch die der indischen heute nicht rosig. Aber ihre Grundlagen sind gesund, sie haben sich schon von früheren Rückschlägen erstaunlich schnell erholen können. Der Betriebskoeffizient der indischen Bahnen ist im Vergleich mit anderen Bahnen ein recht günstiger.

Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis der Betriebskosten zu den Roheinnahmen, war für alle staatlichen Bahnen im Jahre 1934/35 mit 55 % ausschl. und 70 % einschl. der Überweisung an den Erneuerungsfonds, niedriger als in den letzten vier Jahren. Zum Vergleich macht der Report on Indian Railways 1934/35 Angaben über den Betriebskoeffizienten bei anderen Bahnen. Dieser betrug bei den britischen Bahnen 1934: 83 %, 1933: 84 %, 1929: 81 %; bei der Canadian Pacific Railway 1934: 80½ %, 1933: 83 %, 1929: 79½ %; bei den Canadian National Railways 1934: 92 %, 1933: 96 %, 1929: 82,5 %. Bei den Hauptbahnen der USA. 1934: 75 %, 1933: 72,7 %, 1930: 74,4 %.

Die Einnahmen je Zugmeile betrugen bei den staatlichen indischen Bahnen Rs. 28 500.

In den Jahren 1933/34 und 1934/35 brachten die indischen Bahnen eine Verzinsung des Anlagekapitals von 3,40 bzw. 3,64 %. Im gleichen Zeitraum verzinsten sich die britischen Bahnen mit 2,30 bzw. 2,50 %; die Staatsbahnen von Neusüdwales mit 2,62 bzw. 3,14 %; die Bahnen Nigerias mit 3,46 bzw. 4,21 % (in diesem Fall wurden keine Zahlungen an den Erneuerungsfonds geleistet); die Bahnen Neuseelands mit 2,05 bzw. 2,01 %; die Tanganyika-Bahnen mit 2,15 bzw. 3,31 %; die Bahnen Südafrikas 1933/34 und 1934/35 mit je rund 3 %, die der Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 1,8 %.

Vorschläge und Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Betriebskosten erstrecken sich hauptsächlich auf eine intensivere Ausnutzung der Lokomotiven, Güterwagen, Werkstätten und Maschinen, auf die Ausmusterung unwirtschaftlicher Güterwagen, Zusammenfassung der Betriebsmittel und Anlagen der einzelnen Systeme zwecks erhöhter Ausnutzung, Rationalisierung des Kleinverkehrs sowie des Übergangsverkehrs bei Unterbrechung der Spurweite, Erfassung der Reisenden ohne Fahrkarte. Jedes der größeren Bahnsysteme hat einen Ausschuß eingesetzt, welcher die Betriebe im einzelnen rationalisieren soll. Die bei neun großen Gesellschaften auf diese Weise gemachten Ersparnisse beliefen sich 1934/35 insgesamt auf Rs. 47,52,281, während sich die Kosten der Organisationen auf Rs. 3,58,820 stellen.

Die Öffentlichkeit, die Gesetzgebende Versammlung und der Staatsrat beschäftigen sich in steigendem Maße mit den Bahnen. Im Jahre 1934/35 mußte das Railway Dpt. 1072 parlamentarische Anfragen in Eisenbahnsachen beantworten, d. s. 30 % der gesamten Anfragen. Der Einbringung des Voranschlags für den Eisenbahnhaushalt 1936/37 folgten sofort 200 Kürzungsanträge, verbunden mit Kritik an Betrieb und Verwaltung der Bahnen. Verlangt wurde u. a. eine Prüfung der Gründe der fortlaufenden Fehlbeträge und sinkenden Einnahmen durch

Sachverständige. Andere Beschlüsse betrafen die Materialbeschaffung, die Politik der Indisierung, den Bau von Lokomotiven und anderem Material in Indien, die Übernahme der restlichen Gesellschaftsbahnen in Staatsbetrieb und Ausgabenkürzungen. Im Haushaltsjahr 1936 wird eine durchgreifende Änderung der Eisenbahnpolitik und -verwaltung erwartet, die sich der neuen Lage anpaßt. Der Government of India Act leitet sie ein. Erhebliche Verluste, schätzungsweise Rs. ½ bis 1 crore jährlich, erleiden die Bahnen durch die zahllosen Reisenden ohne Fahrkarten sowie die falsche tarifliche Deklarierung von Gütern, sei es aus Fahrlässigkeit oder in der Absicht zu betrügen. Es handelt sich um alte Übel, die in Krisenzeiten verstärkt auftreten und durch die Beamten allein ohne tätige Mithilfe der Kaufmannschaft und ohne eine strengere Auffassung der Allgemeinheit in diesen Punkten kaum auszurotten sind. Seit zehn Jahren steigt die Zahl der ohne Fahrkarte Angetroffenen ständig, 1933 waren es 29 lakhs und 1934 27 lakhs, sie stellen aber nur einen geringen Teil aller ohne Karten Reisenden dar. Auf Drängen der R.C.A. sieht sich jetzt, nach erfolgloser Anwendung der den Bahnen selbst zur Verfügung stehenden Mittel, die Regierung zu einer Änderung des Indian Railway Act genötigt, um durch Verschärfung der Gesetze und Strafen dem Übel endlich wirksam zu steuern.

Der Wettbewerb des Kraftverkehrs. Die Zeiten, in denen die Eisenbahn das Monopol des Langstreckenverkehrs hatte, sind auch in Indien vorbei. Im Kraftverkehr ist ihr ein Wettbewerber entstanden, der aber bisher nicht unter denselben Bedingungen arbeitet. Schätzungsweise beträgt der Verlust an Einnahmen bei den Bahnen zugunsten des Kraftverkehrs heute Rs. 3 crores jährlich. Bisher war hauptsächlich der Personenverkehr getroffen, aber auch der Verkehr in hochwertigen Gütern, wie Baumwollwaren, ist bereits bedroht. Dieser Prozeß wird sich fortsetzen, solange keine die beiderseitigen Verkehrsgebiete abgrenzenden und den Kraftverkehr regelnden Gesetze bestehen. Gegenwärtig wird ein großer Teil der für den Straßenbau verfügbaren Mittel noch zum Bau und der Verbesserung von Straßen verwendet, welche die Bahnen als Wettbewerber ansehen. Sie weisen darauf hin, daß Indien noch große Gebiete ohne Eisenbahn- und Kraftverkehr hat, welche der Öffnung durch eins der beiden Verkehrsmittel harren. Indien hat Raum genug für die Betätigung beider, bei richtiger Koordinierung könnten sie sich größtenteils ergänzen.

Die Hauptschwierigkeit bei einer durchgreifenden Koordinierung des Bahn- und Kraftverkehrs liegt darin, daß die Bahnen der Zentralregierung unterstehen, während Straßenbau und Kraftverkehr Angelegenheit der Provinzialregierungen sind, die natürlich stark von der

öffentlichen Meinung beeinflußt sind, und oft grundlegende Faktoren unberücksichtigt lassen. Aber die Finanzen der Provinzen hängen schließlich größtenteils von dem Wohlergehen des Ganzen ab, das seinerseits wieder ein leistungsfähiges und billig arbeitendes Eisenbahn-Verkehrssystem zur Voraussetzung hat. Auf Indien trifft zu, was der Vorsitzende der Association of American Railroads im Auge hat, wenn er ausführt, daß, „abgesehen von dem zu erreichenden Grad ihrer Leistungsfähigkeit, die Bahnen nicht allein das „Eisenbahnproblem" lösen können. Es ist auch kein eigentliches Eisenbahnproblem, sondern ein Transportproblem, das nicht nur von den Bahnen selbst, sondern auch von der Korrektur einer den Unzuträglichkeiten zugrunde liegenden fehlerhaften Verkehrspolitik abhängig ist. Wenn die Eisenbahn sich allen diesen ungleichen Wettbewerbsbedingungen zum Trotz hat halten können, und ihr der größte Teil der Transportleistung zufällt, so beruht das auf der eigensten Überlegenheit des Schienenverkehrs, der allein in einem koordinierten, den Kontinent umfassenden Betrieb die Beweglichkeit des Einzelwagens mit der Wirtschaftlichkeit der Massenbeförderung in langen Zügen vereinigen kann. . . . . Was die Bahnen heute brauchen, ist mehr Beschäftigung!"

Auf Jahre hinaus werden die mit großem Kapitalaufwand — rund Rs. 800 crores — gebauten Bahnen das Rückgrat des Verkehrs in Indien bilden müssen, weil sie die Massengüter zu den niedrigsten noch wirtschaftlichen Frachtsätzen befördern können. Wenn die Bahnen aber wirtschaftlich arbeiten, sich bezahlt machen und keine Belastung des Steuerzahlers darstellen sollen, brauchen sie außer den Massengütern auch die tariflich höher bewerteten.

Der erste Schritt, um die Bahnen vor dem steigenden Wettbewerb des Kraftverkehrs zu schützen, war die Abhaltung der Road-Rail-Conference 1933 in Simla. Als Ergebnis wurde das Transport Advisory Council gebildet, in welchem Vertreter der Zentral- und Provinzialregierungen alle Probleme des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn- und Kraftverkehr erörtern. Das Ergebnis soll eine Regelung sein, die unnötige Verdoppelung von Verkehrsmöglichkeiten und Unwirtschaftlichkeit vermeidet.

In vielen Provinzen ist bereits ein Verkehrsamt — Board of Communications — errichtet, in dem die Bahnen vertreten sind. Es werden dort Straßenbaupläne behandelt. Was dabei herauskommt, läßt sich noch nicht übersehen. Die Bahnen sind selbst bemüht, durch Verkehrsverbesserungen das Verlorene wiederzugewinnen. Sie glauben, daß, wenn der Kraftverkehr auf gesunde Grundlagen gestellt und die Eisenbahn- und Straßenbaupolitik in koordinierendem Sinne gehandhabt wird, sie

einen beträchtlichen Teil ihrer Verkehrseinnahmen wiedergewinnen und ihre finanzielle Lage bessern können.

Der Bau neuer Bahnlinien. Bemerkenswert an dem Entwicklungsprogramm des R.B. ist es, daß in den letzten Jahren keine neuen Hauptlinien gebaut sind. Alle neueren Linien sind Zweiglinien oder Zubringer, in der Absicht gebaut, die Bahnen der Landbevölkerung näher zu bringen und den Produkten besseren Zugang zu den Märkten und Häfen zu schaffen. Da 90 % der Bevölkerung auf dem Lande ihrer Beschäftigung nachgeht, hat diese Politik Berechtigung. Sie ist möglich, weil Indien heute ein ausreichendes Netz von Hauptlinien hat, das in seinen Grundzügen auf das vor 70 Jahren von Lord Dalhousie entworfene System großer Bahnlinien zurückgeht, welche das Innere jeder Provinz mit ihren Außengebieten sowie die Präsidentschaften untereinander verbinden. Dazu gehören Linien wie Calcutta—Lahore, Bombay —Nordwestindien, Madras—Bombay und von Madras zur Malabarküste. Diese bilden heute das Gerippe, dem zahlreiche sich über das ganze Land erstreckende Nebenlinien eingefügt sind. Es sind noch Lücken vorhanden. Eine dieser füllt seit 1931 die Central India Coalfields Railway zwischen der East-Indian und der Bengal-Nagpur Railway in Chota Nagpur und den Zentralprovinzen aus.

Die Elektrifizierung bei den indischen Bahnen.

Innerhalb des britischen Reiches hat Indien mit der Elektrifizierung von Hauptlinien den Anfang gemacht. Die G. I. P. Railway betreibt die Linien Bombay—Poona, 120 engl. Meilen, und die Anschlußlinie Kalyan (an der Strecke Bombay—Poona)—Igatpuri, 51 Meilen, elektrisch. Sonstige elektrifizierte Linien sind: Bombay—Borivli (B. B. and C. I. Railway), 19 Meilen, und Madras—Chinglepet (S. I. Railway), 31 Meilen; beides sind Vorortstrecken. Im ganzen aber eignet sich der Eisenbahnverkehr Indiens wegen der wenigen großen Städte (nur Bombay und Calcutta sind Millionenstädte) weniger für die Elektrifizierung und muß bei der Dampflokomotive und dem Triebwagen bleiben.

Zum ganz geringen Teil wird noch die Holzfeuerung bei Lokomotiven angewandt, im übrigen erfolgt die Versorgung mit indischer Kohle, größtenteils aus Bengalen. Die Bahnen sind selbst Besitzer einiger Gruben, die einen beträchtlichen Teil ihres Bedarfs decken. Die Kohle ist aber geringwertig und erfordert besonders gebaute Feuerbuchsen der Lokomotiven.

Die von den Durchgangszügen zurückgelegten Strecken sind erheblich, der Zug Bombay—Peshawar legt 1498, der Delhi—Madras 1361 und der von Bombay nach Calcutta 1223 Meilen zurück.

Arbeiter- und Wohlfahrtsgesetzgebung bei den Bahnen.

Nach einem Bericht des Labour Officers an die Regierung in Bombay fällt ein Vergleich der Arbeitsbedingungen gewisser Kategorien von Bahnarbeitern im Bereich der Präsidentschaft mit solchen der Privatindustrie günstig für erstere aus. Das soll auch für die Eisenbahnen ganz Indiens gelten. Nach Auffassung der Bahnen muß aber, mit Rücksicht auf die heutige Finanzlage, jedenfalls vorläufig eine Pause in der Gesetzgebung hinsichtlich der Liberalisierung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen eintreten. So haben die Wohlfahrtslasten, welche die internationale Arbeitsgesetzgebung den Bahnen auferlegt, und die Durchführung der Bestimmungen von Washington und Genf eine Mehrbelastung von Rs. ½ crores jährlich gebracht, eine Summe, die bei günstiger Wirtschaftslage kaum ins Gewicht fallen würde, heute aber die Betriebskosten empfindlich erhöht.

In der Zeit des Aufschwungs, 1924—29, als es den Bahnen leicht war, allen Verpflichtungen nachzukommen, hatte die Regierung Tarifermäßigungen vorgenommen, die Mindereinnahmen von Rs. 5 crores bringen mußten, falls die erhoffte Verkehrszunahme nicht eintrat. Die Aufbesserung geringer besoldeter Angestellter brachte ferner eine Mehrbelastung von Rs. ½ crores jährlich.

Das Programm für 1936/37. Der Aufwand an Neukapital und die Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds für Neuanlagen und Erneuerungen halten sich in mäßigen Grenzen. Für 1935/36 waren Rs. 15¾ crores vorgesehen, die nicht verbraucht wurden, für 1936/37 Rs. 10,25 crores, davon Rs. 7 crores aus dem Erneuerungsfonds und Rs. 3,25 crores Neukapital. Neue Projekte sind nicht geplant, nur begonnene werden fortgeführt, wie der Bau der Meghna-Brücke in Ostbengalen (Bengal-Assam Railway), ein wichtiges Glied in dem Meterspurnetz von Nordostbengalen und Assam. Die Behebung der Erdbebenschäden in Bihar (Anfang 1934) erfordert weitere Mittel, ebenso wie die Schutzbauten zur Sicherung der neuen Hardinge-Brücke (durch Dammbruch September 1933 teilweise zerstört) insgesamt Rs. 19 lakhs. Die Beseitigung der Erdbebenschäden in Quetta (1935) erfordert schätzungsweise Rs. 52 lakhs, davon 1936/37 Rs. 12 lakhs. Für Gleiserneuerung sind Rs. 5 crores, für Brückenerneuerung Rs. 0,67 crores und für andere Konstruktionsbauten Rs. 2,44 crores bestimmt. Rollendes Material erfordert Rs. 3,18 crores, davon 0,78 für Lokomotiven und Kessel, Rs. 1,70 crores für Personen- und Rs. 0,61 crores für Güterwagen. Ins-

gesamt sind 1200 Güterwagen bestellt, davon 750 mit breiter Spur für den „Pool"; fast alle Ersatzwagen für ausgemusterte. Der Verkehrsrückgang machte eine Einschränkung des Programms für die Erneuerung des Wagenparks notwendig.

Besondere Ersparnisse an Betriebskosten verspricht die intensive Ausnutzung der neuen Lokomotiven. Es zeigt sich aber, daß, wenn ein „Pool" der Standard-Lokomotiven der einzelnen Netze erfolgreich sein soll, diese gewisse Änderungen erfahren müssen. Z. B. sollen für die G. Indian Peninsula Lokomotiven der Klasse 2 X B beschafft werden, deren verbesserte Armaturen sie für Langstreckenfahrten mit wechselnder Besatzung geeignet machen; ein Versuch, der, falls erfolgreich, besonders von Nutzen sein wird, wenn erst Lokomotiven in Indien gebaut werden.

Die „Indisierung" der Beamtenschaft des mittleren und höheren Eisenbahndienstes hat Fortschritte gemacht. Bei den staatlich betriebenen Bahnen betrug der Prozentsatz der Europäer zu den Indern unter den höheren und mittleren Beamten am 31. März 1935 57,43 : 42,57 gegen 71,98 : 21,02 am 1. April 1925; bei den von Gesellschaften betriebenen Bahnen 64,17 : 35,83 (1925: 82,26 : 17,74). Das 1925 vorgeschriebene und nach und nach zu verwirklichende Verhältnis der europäischen Beamten zu den indischen beträgt 25 : 75 und soll nunmehr schneller im Lauf der Jahre 1935/36 und 1936/37 erreicht werden. Bei den Staatsbahnen wurden 1933/34 keine weiteren Stellen mit Indern besetzt, teils aus finanziellen Gründen, teils weil wegen Betriebseinschränkungen ein Überschuß an Beamten besteht. Bei den einzelnen Bahnsystemen bestehen in dieser Beziehung noch große Unterschiede.

Das Personal.

Das Personal der Bahnen setzte sich am 31. März 1934 aus 3906 Europäern und 697 530 Indern aller Klassen zusammen. Am 31. März 1935 war der Stand 3521 Europäer und 701 566 Inder.

Die Personalkosten für alle Beamten, Angestellten, Arbeiter, dauernde und zeitweilige, einschl. der beim Gleisbau beschäftigten, betrugen bei den Bahnen der Klasse I im Betriebsjahr 1934/35 Rs. 35,22,42,253 gegen Rs. 35,14,54,039 im Jahre 1933/34. Die Gesamtsumme verteilt sich wie folgt:

1911 Patentierte Beamte = Rs. 3,12,61,159 (1933/34: 1896 Beamte = Rs. 3,22,12,328), 669 975 besoldete Angestellte und Arbeiter Rs. 32,07,09,981 (1933/34: 666 641 Angestellte = Rs. 31,88,67,093).

Zahl der bestallten mittleren und höheren Beamten, getrennt nach Europäern und Indern, bei den staatlich betriebenen und den von Gesellschaften betriebenen Bahnen der Klasse I (ausschl. der Nizam State und Jodhpur-Bahnen).

	1. April 1925		31. März 1934		31. März 1935	
	Europäer Zahl	Inder Zahl	Europäer Zahl	Inder Zahl	Europäer Zahl	Inder Zahl
staatlich betriebene Bahnen						
Burma	90	15	82	20	78	20
Eastern Bengal	79	46	56	65	57	64
East Indian	227	87	174	133	169	144
Great Indian Peninsula	175	46	145	68	150	75
North Western	192	101	136	131	133	132
Beamte des Railway Board und versch. Behörden	59	25	38	24	39	29
Zusammen I	822	320	631	441	626	464
	1142		1072		1090	
von Gesellschaften betriebene Bahnen						
Assam Bengal	52	9	39	28	36	28
Bengal Nagpur	170	51	125	68	119	72
Bengal and North Western	55	4	59	13	61	14
Bombay, Baroda and Central India	159	35	123	48	119	52
Madras and Southern Mahratta	122	22	96	43	91	48
Rohilkund and Kumaon	12	1	10	5	10	5
South Indian	93	21	73	56	69	63
Zusammen II	663	143	525	261	505	282
	806		786		787	
Insgesamt I u. II	1485	463	1156	702	1131	746

Prozentsatz der europäischen und indischen höheren Beamten	1925	1934	1935
bei staatlich betriebenen Bahnen:	%	%	%
Europ.	71.98	58.86	57.43
Inder	28.02	41.14	42.57
bei von Gesellschaften betr. Bahnen:			
Europ.	82.26	66.79	64.17
Inder	17.74	33.21	35.83

Anm. Der Begriff **Inder** schließt ein: Hindus, Moslems, Anglo-Inder, Sikhs, indische Christen und sonstige Klassen.

Die Betriebsergebnisse der Bahnen 1934/35 und 1935/36 und der Voranschlag für 1936/37.

Die Betriebsergebnisse der Jahre 1934/35 und 1935/36 stellen sich ungünstiger als der Voranschlag annahm. Der Rückgang des Welthandels trifft Indien als Rohstoffland schwer, die Einnahmen der Bahnen werden besonders in Mitleidenschaft gezogen. Weltwirtschaftslage und Handelsbeschränkungen lassen eine baldige Rückkehr zu normalen Verhältnissen heute noch zweifelhafter erscheinen als in den Vorjahren.

Gegenüber 1933/34, dem bisher ungünstigsten Jahre, zeigte 1934/35 zwar eine geringe Besserung. Die Roheinnahmen betrugen Rs. 86⅔ crores (plus Rs. 2¼ crores). Die Betriebskosten, einschl. Erneuerungsfonds, waren mit Rs. 62 crores rund Rs. ¼ crore höher. Die Reineinnahmen von Rs. 24¾ crores (plus Rs. 2 crores) reichten für den Zinsendienst nicht aus. Zur Deckung des Gesamtdefizits von Rs. 8 crores diente wie in den beiden Vorjahren eine Anleihe beim Erneuerungsfonds, so daß sich die Inanspruchnahme des Fonds bis 31. März 1934 auf insgesamt Rs. 22½ crores stellte.

Der Voranschlag 1934/35 rechnete mit einem Defizit von Rs. 5¼ crores, einschl. des Verlustes der strategischen Linien, das man aber nach den anfänglichen Ergebnissen auf Rs. 4¼ crores zu ermäßigen hoffte. Infolge des starken Verkehrsrückgangs im Februar und März 1935 stellte sich das Defizit endgültig auf Rs. 5 crores. Der Verkehr brachte an Roheinnahmen Rs. 90,20 crores (gegen Vorjahr plus Rs. 3½ crores). Die Betriebskosten einschl. Erneuerungfonds, beliefen sich auf Rs. 64 crores (plus 1 crore). Die Verkehrseinnahmen waren mit Rs. 26,21 gegen 23,57 crores um Rs. 2,64 crores höher. Verschiedene Erträge brachten rund ½ crore, so daß insgesamt Rs. 26¾ crores einkamen. Demgegenüber erforderte der Zinsendienst Rs. 31¾ crores, so daß ein Defizit von Rs. 5 crores entstand (im Vorjahr 8 crores). Dem Erneuerungsfonds wurden Rs. 13¾ crores zugeführt und Rs. 8⅔ crores für Neuanlagen und Ersatzbeschaffung entnommen, so daß der Reinzugang zum Fonds gerade das Defizit deckte. Im Erneuerungsfonds, der ohne die Anleihen Rs. 37 crores enthalten müßte, verblieben am 31. März 35 Rs. 9½ crores. Am 31. März 35 beliefen sich die Gesamtverpflichtungen der Bahnen auf Rs. 48¼ crores, davon stellen Rs. 27½ crores vorläufige Anleihen beim Erneuerungsfonds und Rs. 20¾ crores die nicht geleisteten Beiträge 1931/32—1934/35 zu den Staatsfinanzen dar. Letztere sollen aus zukünftigen Überschüssen geleistet werden, nachdem die Anleihen beim Erneuerungsfonds getilgt sind.

Im einzelnen sind die Verpflichtungen folgende:

	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Anleihe beim Erneuerungsfond in crores of Rupees	4.25	10.23	8.06	5.06
Nicht geleistete Beiträge an die Staatskasse	5.36	5.23	5.21	5.04

Der Voranschlag für 1935/36 setzte die Verkehrseinnahmen des staatlichen Netzes mit Rs. 93½ crores, die Betriebskosten mit Rs. 64,43 crores an. Unter Berücksichtigung sonstiger Einnahmen und Ausgaben wurde der Reingewinn auf 29¾ crores veranschlagt. Das hätte ein Defizit von weniger als Rs. 2 crores, bei einer Zinslast von Rs. 31½ crores, ergeben. Dieser Voranschlag rechnete aber mit Verkehrseinnahmen, die rund Rs. 3¼ crores höher sein mußten als 1934/35. Die Einnahmen blieben jedoch Monat für Monat hinter den entsprechenden des Vorjahres zurück, so daß die Gesamteinnahmen Rs. 90 crores nicht überschreiten und noch um Rs. ½ crore hinter denen des Vorjahres zurückbleiben werden.

Die Verfrachtung von Baumwolle, Reis und Leinsaat brachte allein in den ersten sieben Monaten einen Einnahmeausfall von Rs. 60 lakhs. Die Betriebskosten werden, einschl. Erneuerungsfonds, Rs. 64,01 crores ausmachen, d. h. Rs. 42 lakhs weniger als der Voranschlag. Unter Berücksichtigung sonstiger Einnahmen und Ausgaben sind die Reineinnahmen mit Rs. 26,83 crores zu veranschlagen, d. h., sie werden ein wenig höher sein als im Vorjahr. Infolge Senkung des Anleihezinsfußes ist der Zinsendienst um Rs. 43 lakhs niedriger als im Vorjahr. Das reine Defizit ist deshalb mit rund Rs. 4½ crores um etwa ½ crore geringer als das vorjährige und wird wieder durch Anleihe beim Erneuerungsfonds gedeckt. Damit erreichen die vorläufigen Anleihen bei diesem Fonds die hohe Ziffer von Rs. 32 crores, so daß knapp Rs. 9 crores dort verbleiben.

Angesichts des ständigen Zurückbleibens der Einnahmen unter die des Vorjahres fanden im Juli und Oktober 1935 Beratungen der Agenten der Bahnen I. Klasse über die zu ergreifenden Maßnahmen statt. Die Frachttarife lassen sich, ohne übermäßige Belastung des Handels und damit weiteren Einnahmeverlusten, nur in geringen Grenzen erhöhen. Trotzdem sollen sie so erhöht werden, daß 1936/37 schätzungsweise rund Rs. 1 crore mehr einkommen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um Rs. 37 lakhs höher als 1934/35 und um Rs. 55 lakhs höher als der Voranschlag. In den ersten sieben Monaten wurden 2¼ Millionen Personen mehr befördert als im Vorjahr. Die geleisteten Personenmeilen waren um 2 % höher. Die Gütermenge war in den ersten sieben Monaten etwa die gleiche wie im Vorjahr, die Tonnenmeilenzahl um ½ % geringer

Die Ermäßigung des Frachtzuschlags für Kohle regte den Kohlentransport nur wenig an (plus ½ Mill. t), verursachte aber in den ersten sieben Monaten Mindereinnahmen von Rs. 11 lakhs. Der Verkehr in Reis, der 1934/35 wegen starker Verfrachtung von Reis aus Birma nach dem von Erdbeben heimgesuchten Bihar besonders stark war, ließ sehr nach und brachte in den ersten sieben Monaten Mindereinnahmen von Rs. 40 lakhs. Die Verfrachtung von Weizen und Hülsenfrüchten nahm der Menge nach um 10, den Einnahmen nach um 20 % (= Rs. 20 lakhs) ab. An Ölsaat wurden 600 000 t (30 % weniger) befördert, die Einnahmen blieben um Rs. 61 lakhs oder 33 % zurück. Baumwolle blieb sowohl der Menge wie den Einnahmen nach um 18 % (= Rs. 20 lakhs) hinter dem Vorjahr zurück. Nur die Erzfrachten nahmen um 30 % der Menge und um 30 % den Einnahmen nach (Rs. 23 lakhs) zu.

Die reinen Betriebskosten lagen 1935/36 an sich um Rs. 42 lakhs niedriger als im Vorjahr, aber in diesem Betriebsjahr wurden die Gehaltskürzungen rückgängig gemacht. Der dafür erforderliche Mehraufwand von Rs. 83 lakhs verwandelt die Betriebsersparnisse von 42 lakhs in Mehrausgaben von 41 lakhs.

Der Voranschlag für 1936/37 ist vorsichtig aufgestellt. Es wird zwar mit Mehreinnahmen aus dem Betrieb von Rs. 1 crore infolge Erhöhung einiger Personen- und Frachttarife gerechnet, aber der Verkehrsumfang ist nicht größer angenommen als der von 1934/35, es handelt sich nur um Einholung des Verkehrsverlustes von 1935/36. Die normalen Betriebskosten sind mit Rs. 51¼ crores oder Rs. ½ crore höher als im Vorjahr angenommen, davon Rs. 9 lakhs für Wiederherstellung von Gehaltskürzungen.

Die kolumbischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1932 bis Mitte 1935.

(Mit einer Übersichtskarte.)

(Unter Verwertung eines Berichts aus der Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen.)

Die Republik Kolumbien bildet die Nordwestecke von Südamerika. Sie wird von Venezuela, Brasilien, Peru und Ecuador sowie dem Stillen Ozean und dem Atlantischen Ozean (Karibisches Meer) umgeben. Zwischen diesen beiden Meeren stellt Panama die Verbindung von Kolumbien mit Mittelamerika her. Kolumbien nimmt mit einer Bodenfläche von 1 147 500 qkm einen Flächenraum ein, der nahezu 2½mal so groß wie Deutschland ist, während seine Einwohnerzahl nur etwa einem Zehntel der deutschen entspricht.

Infolge des gebirgigen Charakters des Landes ist der Bau von Landstraßen und Eisenbahnen kostspielig und schwierig. Die Mehrzahl der Verkehrswege besteht aus Fußwegen und Maultierpfaden. U. a. weist das Land zwei große Seilschwebebahnen auf, von denen die von Manizales nach Mariquita mit 97 km die längste der Welt ist. Ein Blick auf die beigegebene Übersichtskarte zeigt eine eigenartige Verteilung der Eisenbahnnetze, die durch den Verlauf der Höhenzüge der Kordilleren bedingt ist. Von den rund 3200 km Eisenbahnverbindungen werden etwa die Hälfte von den kolumbischen Nationaleisenbahnen betrieben. Die meisten Linien sind kleinere, nicht zusammenhängende Bahnen, die in der Hauptsache als Zubringerlinien für den Magdalenenstrom dienen, der die Hauptverkehrsstraße zwischen dem Karibischen Meer und dem Innern bildet. Der Magdalenenstrom ist rund 1000 km schiffbar.

Zwischen der Hauptstadt Bogotá und dem nahe der Mündung am Magdalenenstrom liegenden Hafen Barranquilla, der 1935 zum Seehafen ausgebaut worden ist, besteht tägliche Flugverbindung.

Der ganze Osten von Kolumbien ist Tiefland, wo sich die Becken der großen Amazonas- und Orinokozuflüsse ausbreiten.

Die Eisenbahnen in Kolumbien gehören entweder dem Staat oder den Provinzen oder aber Privatgesellschaften, denen das Betriebsrecht auf 50 bis 99 Jahre verliehen wird. Nach Ablauf dieser Zeit gehen die Privateisenbahnen in Staatsbesitz über, sofern nicht der Staat unter gewissen Bedingungen schon eine frühere Erwerbsmöglichkeit vorgesehen hat[1].

Die kolumbischen Nationaleisenbahnen (Ferrocarriles Nacionales de Colombia) sind ähnlich wie die Mexikanischen Nationaleisenbahnen[2] entstanden, nämlich durch Zusammenschluß einer Reihe früherer Privateisenbahnen. Auch die Gesamtlänge der Netze ist bei beiden Unternehmen annähernd gleich.

Im Jahre 1931 erfolgte die Zusammenfassung der kolumbischen Nationaleisenbahnen unter einem von der Regierung eingesetzten unpolitischen Verwaltungsrat der kolumbischen Nationaleisenbahnen.

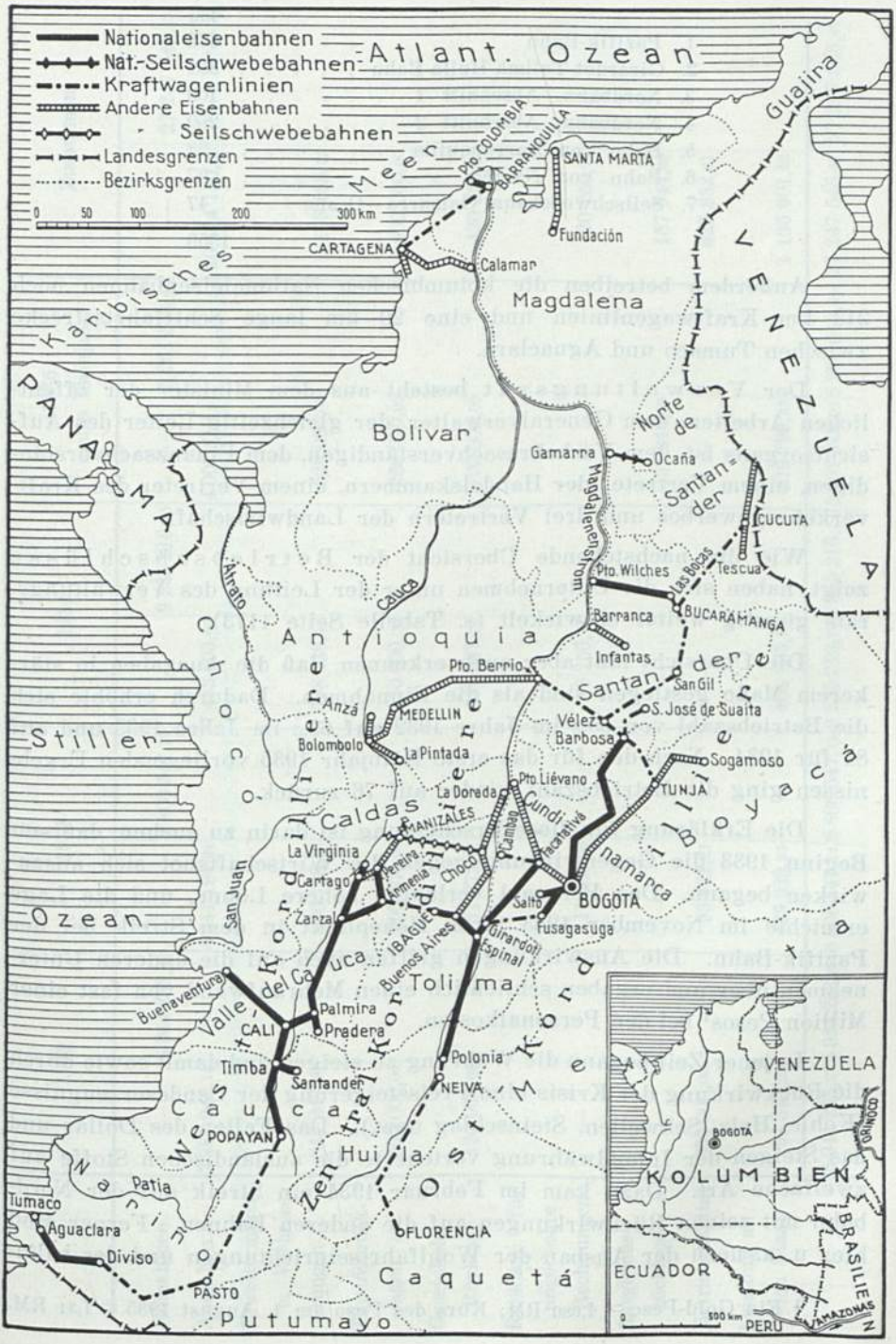
Damals gehörten zu den kolumbischen Nationaleisenbahnen die Pazifik-Bahn, die Girardot-Tolima-Huila-Bahn, der erste Abschnitt der Nordbahn (Wilches), der zweite Teil der Nordbahn und die Südbahn, die Nariño-Bahn, die Bahnen von Nacederos nach Armenia und von Esmeralda nach Pamplona sowie die Seilschwebebahn von Gamarra nach Ocaña und von Manizales nach Choco[3].

Nach einem Abkommen der Nationalregierung mit dem Bezirk Caldas ging die letztgenannte Seilschwebebahn in das Eigentum des Bezirks über, und die Bahn von Nacederos nach Armenia wurde ein Teil der Pazifik-Bahn. Die Bahn von Santander nach Timba, die dem Bezirk Cauca gehörte, wurde nach einem Vertrage von der Pazifik-Bahn betrieben. Die Nationalregierung erwarb sie und ließ sie in der Pazifik-Bahn aufgehen.

Auf der Bahn Esmeralda—Pamplona wurde der Betrieb eingestellt. Dagegen wurde die Strecke von Barranquilla nach dem Hafen Colombia erworben.

Hiernach unterstehen dem Verwaltungsrat der kolumbischen Nationaleisenbahnen gegenwärtig folgende Unternehmen[3]:

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1925, S. 986 ff.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 211 ff.
[3] Vgl. die beigegebene Übersichtskarte auf S. 1171.


Nationaleisenbahnen
Nat.-Seilschwebebahnen
Kraftwagenlinien
Andere Eisenbahnen
Seilschwebebahnen
Landesgrenzen
Bezirksgrenzen
0 50 100 200 300 km
Atlant. Ozean
Karibisches Meer
Guajira
VENEZUELA
Pto. COLOMBIA
BARRANQUILLA
SANTA MARTA
Fundación
CARTAGENA
Calamar
Magdalena
Bolivar
PANAMA
Gamarra
Ocaña
Norte de Santander
CUCUTA
Magdalenenstrom
Pto. Wilches
Las Bocas
Tescua
Barranca
BUCARAMANGA
Atrato
Cauca
Antioquia
Infantas
Pto. Berrio
San Gil
Santander
Anzá
MEDELLIN
S. José de Suaita
Vélez
Barbosa
Stillen Ozean
Bolombolo
La Pintada
Sogamoso
La Dorada
Pto. Liévano
TUNJA
Caldas
MANIZALES
La Virginia
Pereira
Armenia
Cartago
Choco
Cundinamarca
Boyacá
San Juan
Zarzal
IBAGUÉ
Buenos Aires
Salto
BOGOTÁ
Fusagasuga
Girardot
Espinal
Tolima
Buenaventura
Valle del Cauca
CALI
Palmira
Pradera
Timba
Santander
Polonia
NEIVA
Cauca
POPAYAN
Huila
Patia
Tumaco
Aguaclara
Diviso
PASTO
FLORENCIA
Caquetá
Putumayo
Westkordillere
Zentralkordillere
Ostkordillere
VENEZUELA
BOGOTÁ
ORINOCO
KOLUMBIEN
BRASILIEN
ECUADOR
PERU
AMAZONAS
0 500 km

	km
1. Pazifik-Bahn	678
2. Girardot-Tolima-Huila-Bahn	331
3. Nordbahn, Abschnitt 1	109
4. Nordbahn, Abschnitt 2	269
5. Bahn von Barranquilla	28
6. Bahn von Nariño	97
7. Seilschwebebahn Gamarra—Ocaña	47
	1559

Außerdem betreiben die kolumbischen Nationaleisenbahnen noch 213 km Kraftwagenlinien und eine 20 km lange Schiffahrtsstrecke zwischen Tumaco und Aguaclara.

Der Verwaltungsrat besteht aus dem Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Generalverwalter, der gleichzeitig Leiter des Aufsichtsorgans ist, dem Verkehrssachverständigen, dem Finanzsachverständigen, einem Vertreter der Handelskammern, einem Vertreter des Kraftverkehrsgewerbes und drei Vertretern der Landwirtschaft.

Wie die nachstehende Übersicht der Betriebsabschlüsse zeigt, haben sich die Unternehmen unter der Leitung des Verwaltungsrats günstig weiter entwickelt (s. Tabelle Seite 1173).

Die Übersicht läßt aber auch erkennen, daß die Ausgaben in stärkerem Maße gestiegen sind als die Einnahmen. Dadurch erhöhte sich die Betriebszahl von 65,5 im Jahre 1932 auf 69,5 im Jahre 1933 und auf 81 für 1934. Nach den für das erste Halbjahr 1935 vorliegenden Ergebnissen ging die Betriebszahl wieder auf 76 zurück.

Die Erklärung für diese Erscheinung ist darin zu suchen, daß seit Beginn 1933 die Gegenwirkung gegen die Wirtschaftsnot sich auszuwirken begann. Das Personal verlangte höhere Löhne, und die Lage erreichte im November 1933 ihren Höhepunkt in dem Streik bei der Pazifik-Bahn. Die Auswirkungen griffen auch auf die anderen Unternehmen über und ergaben schließlich einen Mehraufwand von fast einer Million Pesos[1] bei den Personalkosten.

In jener Zeit begann die Währung zu steigen und damit sowie durch die Rückwirkung der Krisis eine Preissteigerung der Landeserzeugnisse (Kohle, Holz, Schwellen, Steinschlag usw.). Das Fallen des Dollar und das Steigen der Inlandwährung verteuerte die ausländischen Stoffe auf zweifache Art. Dazu kam im Februar 1934 ein Streik auf der Nordbahn mit seinen Rückwirkungen auf die anderen Bahnen. Ferner sind hier u. a. noch der Ausbau der Wohlfahrtseinrichtungen und des bahn-

[1] Ein Gold-Peso = 4,086 RM; Kurs des Peso am 1. August 1935 = 1,31 RM.

	1932		1933		1934		1935 erstes Halbjahr		Zusammen	
Einnahmen. .	—	5 944 233,27	—	6 806 547,14	—	9 235 216,15	—	5 261 548,91	—	27 247 545,47
Ausgaben . .	3 881 942,14		4 741 194,61		7 483 203,60		4 007 810,57		20 114 150,92	
Erweiterungen u. Verbesserungen. . .	817 947,91		960 798,90		798 438,34		526 000,00		3 103 185,15	
Tilgungsrücklagen . . .	500 000,00		500 000,00		350 000,00		250 000,00		1 600 000,00	
Gesetzliche Rücklage .	120 000,00		71 272,11		138 987,73		100 000,00		430 259,84	
Rücklage für ungedeckte Rechnungen	—		11 500,00		8 750,74		—		20 250,74	
Ausgleichsrücklage . .	—		—		—		157 944,99		157 944,99	
Betriebskapital	530 000,00		95 852,21		—		—		625 852,21	
Leistung an den Staat .	94 343,22		425 929,31		455 835,74		219 793,35		1 195 901,62	
	5 944 233,27	5 944 233,27	6 806 547,14	6 806 547,14	9 235 216,15	9 235 216,15	5 261 548,91	5 261 548,91	27 247 545,47	27 247 545,47

ärztlichen Dienstes mit den entsprechenden Mehraufwendungen sowie schließlich die gesetzliche Einführung des Achtstundentages aufzuführen.

Die fortschreitende Entwicklung der Unternehmen geht auch aus nachfolgenden Angaben aus dem Beförderungsdienst hervor:

Jahr	1932	1933	1934	1935 6 Monate
Gefahrene Tonnen	761 030	863 176	1 064 900	537 537
tkm	78 593 473	95 846 221	119 622 419	64 608 637
Durchschnittliche Beförderungslänge . . . . . km	103	111	112	120
Zahl der Reisenden	2 961 248	3 437 616	5 193 103	2 575 973
Personenkm	139 271 273	153 646 089	236 140 639	116 648 099
Durchschnittliche Beförderungslänge . . . . . km	47	45	45	45
Einnahmen . . . . . Pesos	5 593 288	6 028 841	7 977 810	4 576 722

In diesen Angaben sind die Zahlen der Bahn Barranquilla—Puerto Colombia (28 km) nicht enthalten, da diese Bahn erst Mitte 1933 dem Verwaltungsrat unterstellt wurde.

Wie in vielen Ländern, so haben auch in Kolumbien die Nationaleisenbahnen während einer Inflationszeit eine Scheinblüte erlebt, die ihren Höhepunkt im Jahre 1928 ereichte. Im Vergleich zu 1934 lagen damals die Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs um 3,2 %, die Bruttoeinnahmen um 34,1 %, die durchschnittlichen Einnahmen für den Personenkilometer um 21 % und für den Tonnenkilometer um 39 % höher. Nur die Tonnenkilometer des öffentlichen Verkehrs waren um 6,4 % niedriger. Die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt dafür aber eine stete Aufwärtsentwicklung, die nicht den ungewissen Schwankungen der Inflationszeit unterworfen ist.

Das Wohlfahrtswesen bei den kolumbischen Nationaleisenbahnen war bis zur Übernahme der Leitung durch den von der Regierung eingesetzten Verwaltungsrat so gut wie gar nicht ausgebildet. Die für Versicherungen, Beihilfen und Belohnungen gezahlten Beträge sind im Jahre 1935 gegenüber 1932 rund um das Sechsfache gestiegen. Dabei betragen die vom Verwaltungsrat bewilligten freiwilligen Leistungen für den Gesamtzeitraum noch etwas mehr als die gesetzlichen Leistungen insgesamt (214 360 gegen 213 840 Pesos).

Bei dieser Sachlage ist eine Gegenüberstellung der gesetzlichen und freiwilligen Leistungen bei den Wohlfahrtsausgaben aufschlußreich.

Gesetzliche Leistungen: über 20 % der Wohlfahrtsausgaben werden für die Lebensversicherung aufgewendet. Die Angehörigen oder Erben verstorbener aktiver Angestellten und Arbeiter erhalten ein Jahresgehalt oder -lohn als Sterbegeld. Bei allen Arbeitsunfällen werden die erforderlichen Arzt- und Heilkosten voll sowie zwei Drittel des Gehalts und des Lohnes während der Krankheitszeit gezahlt. Außerdem erhalten die Geschädigten bei dauernder Teilinvalidität eine Entschädigung von zwei bis zwölf Monatseinkommen, je nach der Schwere der Invalidität. Bei völliger Arbeitsunfähigkeit ist die Entschädigung gleich einem Gehalt oder Lohn von zwei Jahren. Bei Krankheiten wird das halbe Einkommen auf die Dauer von sechs Monaten gezahlt. Sonn- und Festtage sind Ruhetage, für die bezahlt wird. Müssen Angestellte oder Arbeiter Dienst tun, so können sie entweder einen freien Tag nehmen oder einen doppelten Tageslohn fordern. Alle Bediensteten mit 20jähriger ununterbrochener oder unterbrochener Dienstzeit, die das 55. Lebensjahr vollenden, haben Anspruch auf ein lebenslängliches monatliches Ruhegehalt, das sich nach dem Arbeitseinkommen des letzten Jahres und der Dienstzeit richtet. Nach einer Dienstzeit von einem Jahr hat das Personal Anrecht auf einen 14tägigen bezahlten Urlaub.

Freiwillige Leistungen: Neben allen vorstehend aufgeführten gesetzlichen Leistungen gewährt die Verwaltung der kolumbischen Nationaleisenbahnen eine große Reihe von freiwilligen Leistungen, die der Abstellung gewisser Härten oder der Verbesserung der Lebenshaltung ihrer Bediensteten dienen. So wird die Lebensversicherung, die nach dem Gesetz nur für Personal mit Jahreseinkommen bis zu 4200 Pesos gilt, auf alle Klassen ausgedehnt unter Beschränkung der Beihilfe auf 2500 Pesos. Bei Arbeitsunfällen hat der Verletzte Anspruch auf den doppelten Wert der gesetzlichen Entschädigung. Wirkt der Unfall tödlich, dann wird eine Beihilfe von einem Jahreseinkommen, d. h. also ein weiterer Betrag in Höhe der Lebensversicherung gewährt. Hat der Bedienstete mit 20jähriger Dienstzeit bei seiner Zurruhesetzung das 55. Lebensjahr noch nicht erreicht, so hat er Anspruch auf ein Ruhegehalt, bei dessen Berechnung ein Einkommen von zehn statt zwölf Monaten zugrundegelegt wird. Wenn ein Bediensteter mit fünfjähriger Dienstzeit durch Berufskrankheit oder -unfall lebenslänglich erwerbsunfähig wird, erhält er ein lebenslängliches Ruhegehalt, dessen Berechnung ähnlich wie bei der Zurruhesetzung erfolgt. Wird ein Bediensteter wegen nachweislich schlechter Führung entlassen, so hat er Anspruch auf eine Abfindung, die für jedes Dienstjahr einem Monatseinkommen entspricht. Berücksichtigt wird die Zeit vom ersten bis zum neunzehnten Dienstjahr. Als Monatseinkommen werden hierbei höchstens 100 Pesos

eingesetzt. Das Personal genießt freien bahnärztlichen Dienst, der sich, außer einer etwaigen Krankenhausbehandlung, auch auf die Ehefrauen und minderjährigen Kinder erstreckt. Bei Todesfällen im Dienst werden die Kosten einer angemessenen Bestattung von der Verwaltung getragen. Die vierteljährlichen Dienstprämien werden vom Verwaltungsrat genehmigt. Die Höhe der Dienstprämie entspricht einem Viertel des Monatseinkommens.

Seit der Übernahme der Leitung der kolumbischen Nationaleisenbahnen durch den von der Regierung eingesetzten Verwaltungsrat ist der sanitäre Dienst großzügig ausgebaut worden. Der bahnärztliche Dienst entspricht in nahezu allen seinen Teilen den Verhältnissen in Deutschland. Nur haben die kolumbischen Nationaleisenbahnen, wie viele andere ausländische Bahnverwaltungen, auch bahneigene Krankenhäuser, deren Zahl seit 1931 von 6 auf 13 gestiegen ist. Vom bahnärztlichen Dienst werden rund 30 000 Eisenbahnerfamilien betreut.

Eine eignungstechnische Prüfung für die Bediensteten der verschiedenen Dienstzweige ist ebenfalls vorgesehen. Auf dem Gebiet des Gesundheitswesens und der Unfallverhütung wird auf das Personal durch Vorträge, Flugblätter und Bilder in weitem Umfange eingewirkt. Auch dem Wohnungswesen schenkte man erhöhte Beachtung, um dadurch die Gesundheitsverhältnisse mit verbessern zu helfen. Besonders widmete man sich dem Bau von Bahnwärterhäuschen und von Übernachtungsgebäuden. Letztere gab es vorher überhaupt nicht, so daß die Ablösungsmannschaften in den Zügen oder in den Wartesälen der Bahnhöfe übernachten mußten.

Infolge der umfangreichen Wohlfahrts- und Aufklärungsmaßnahmen sank die Zahl der durch Krankheit oder Unfallfolgen verlorenen Tagewerke von 1933 zu 1934 um genau die Hälfte.

Für Beihilfen und für das Gesundheitswesen wurden von Mitte 1932 bis Mitte 1935 rund 935 000 Pesos aufgewandt. Außerdem wurden im Jahre 1934 und in den ersten sechs Monaten von 1935 an halbem Gehalt oder Lohn bei Krankheit, zwei Drittel Gehalt oder Lohn bei Unfall, an Vergütung für Sonn- und Feiertage sowie für Urlaub, an Dienstprämien, Bestattungskosten und Aufwendungen für das Schulwesen über 1½ Millionen Pesos ausgegeben, von denen über 310 000 Pesos allein auf die Dienstprämien und über 900 000 Pesos allein auf die Vergütung für Sonn- und Festtage entfallen. Hieraus ergibt sich für die Bediensteten eine nicht unwesentliche Verbesserung ihres Einkommens. Die Wohlfahrts- und Unterstützungsaufwendungen betrugen für 1934 und die ersten sechs Monate 1935 zusammen über 2,1 Millionen Pesos. Sie stellten 1934 17 % und 1935 23 % der Gesamtausgaben dar.

Beim Beschaffungswesen konnten die kolumbischen Nationaleisenbahnen durch die zentrale Beschaffung und Verwaltung große Ersparnisse machen, die durch eine straffe Organisation des Stoffwesens unter Einhaltung möglichst niedriger Vorratsziffern noch wesentlich erhöht wurden. In den Jahren 1933 und 1934 wurden für die Beschaffung der Stoffe rund je 1½ Millionen Pesos aufgewendet.

Eine eigentliche Verkehrsabteilung ist bei den kolumbischen Nationaleisenbahnen in Würdigung der eigentlichen Bedeutung der Unternehmen erst nach Übernahme der leitenden Geschäfte durch den Verwaltungsrat eingerichtet worden. Diese Abteilung vereint das Auskunfts- und Werbewesen, die Gewinnung neuer Verkehre, die Überwachung des Kraftwagenwettbewerbs und das Tarifwesen.

In der Berichtszeit wurde eine Reihe von Bauvorhaben durchgeführt, durch die das Anlagekapital der Regierung infolge der Aufwendungen für den Posten „Verbesserungen und Erweiterungen" erheblich stieg.

Die Verwaltung wandte ihr besonderes Augenmerk den Entwürfen für einige neue Bahnverbindungen zu, da durch die Verwirklichung dieser Bauvorhaben die bestehenden Verbindungen wertvoll ergänzt werden. Es handelt sich dabei um folgende Streckenabschnitte: Polonia—Neiva, durch den die von Espinal kommende Linie im Tal des Magdalenenstromes stromaufwärts verlängert werden soll; La Virginia—La Pintada, durch den die kolumbischen Nationaleisenbahnen im Tal des Flusses Cauca eine Eisenbahnverbindung mit der Antioquia-Bahn erhalten würden, die den Fluß Cauca (Bolombolo) mit dem Magdalenenstrom (Puerto Berrio) verbindet; Las Bocas—Bucaramanga, der eine durchgehende Eisenbahnverbindung vom Hafen Puerto Wilches am Magdalenenstrom nach dem bedeutenden Ort Bucaramanga schaffen würde, und schließlich Ibagué—Armenia, um für die beiden Haupteisenbahnnetze des Landes eine unmittelbare Verbindung zu schaffen, auf deren Verwirklichung aus verkehrstechnischen Gründen größter Wert gelegt wird. Mit Ausnahme der im Tal Cauca verlaufenden Strecke La Virginia—La Pintada werden die genannten Verbindungen gegenwärtig schon durch Kraftwagenlinien bedient. Der Verkehr auf der Verbindungsbahn Ibagué—Armenia würde mit der Inbetriebnahme derart lebhaft einsetzen, daß von Anfang an und ohne jeden Zweifel die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens sichergestellt ist. Schon jetzt hat die bestehende Kraftwagenverbindung umfangreichen Verkehr zu bewältigen. Die Strecke wird voraussichtlich als Zahnradbahn gebaut werden. Der Hauptgrund hierfür ist eine Verkürzung der Strecke gegenüber

dem Adhäsionsbetrieb um 50 km. Mit der Durchführung der ersten beiden Bauvorhaben ist bereits begonnen worden. Desgleichen wurden die Vorarbeiten für den Bau eines großen Zentralbahnhofs in der Hauptstadt Bogotá in Angriff genommen.

Man sieht hiernach, daß die kolumbischen Nationaleisenbahnen mit allem Nachdruck an dem Ausbau ihrer Netze weiterarbeiten, da sie deren wirtschaftliche Vorteile und deren Wert für die Erschließung der Reichtümer des Landes vollauf erkannt haben. Die Zeiten der Beschaulichkeit, wie sie noch 1915 als gegeben angesehen wurden[1], sind auch in Kolumbien vorüber. Wenn 1915 noch gesagt wurde, daß die damals geplanten Bahnen „eben nur geplant" sind, und daß „noch sehr viele Jahre vergehen werden, bevor auch nur eine davon wirklich fertiggestellt sein wird", so darf heute festgestellt werden, daß die damalige Übersichtskarte[2] heute schon sehr erhebliche Ergänzungen der Eisenbahn- und Kraftverkehrsverbindungen erfahren hat und in naher Zukunft weiter erfahren wird.

Daneben wandte man, besonders im Hinblick auf den Kraftwagenwettbewerb, von 1932 bis Mitte 1935 über drei Millionen Pesos zur Verbesserung und Erneuerung des Fahrzeugparks auf.

Die Bemühungen der Verwaltung wirkten sich in besserer Bedienung des öffentlichen Verkehrs und in einer Verbilligung des Verkehrs zugunsten der Eisenbahnbenutzer aus. *Pausin.*

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1915, S. 128.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1915, S. 129.

Kleine Mitteilungen.

Die Ägyptischen Staatsbahnen im Jahr 1934/35[1]. Die Länge der regelspurigen Strecken der Ägyptischen Staatsbahnen hat sich im Jahr 1934/35 durch die Inbetriebnahme der Kairo-Suez-Wüstenbahn um 128 km vergrößert und beträgt jetzt 3795 km. Diese neue Strecke ist schon vor einer Reihe von Jahren gebaut worden. Es erwies sich damals aber, daß der Unterbau zu schwach ausgeführt worden war und einen regelmäßigen Betrieb nicht aushalten konnte. Jetzt sind die Mängel des Unterbaues beseitigt worden. Die neue Strecke wird aber nur eine ganz geringe Verkehrsbedeutung haben, denn es verkehrt auf ihr täglich nur ein Güterzug. Der Peronenverkehr zwischen Kairo und Suez wird mit Wüstenautos oder auf der Schnellzugstrecke Kairo—Ismailia bedient.

Die Betriebsergebnisse der Ägyptischen Staatsbahnen waren im letzten Geschäftsjahr befriedigend. Es betrugen (in Äg. Pfd.):

	1932/33	1933/34	1934/35	± gegen 1933/34
die Roheinnahmen	4 742 873	5 046 689	5 119 761	+ 1,45 %
die Betriebsausgaben	3 273 530	3 323 709	3 452 109	+ 3,86 %
die Reineinnahmen	1 469 343	1 722 980	1 667 652	+ 3,21 %
Zuschuß zum Pensionsfonds			54 775	
so daß an Einnahmen verfügbar waren			1 612 877	

Bisher hatten die Ägyptischen Staatsbahnen 4 % ihres auf 26 000 000 Äg. Pfund geschätzten Anlagewertes an die Staatskasse abzuführen. Dieser Grundsatz wurde im Laufe des Jahres 1934/35 dahin geändert, daß jetzt 25 % der Roheinnahmen an die Regierung abzugeben sind. Diese Abgabe hat im Jahr 1934/35 1 279 940 Äg. Pfd. ausgemacht. Für die Auffüllung eines ausreichenden Reservefonds verblieben den Eisenbahnen verhältnismäßig geringe Mittel.

Im Personenverkehr wurde die bisher höchste Zahl von Reisenden befördert (38 500 000). Auch im Güterverkehr waren die Transportleistungen groß (5 491 000 Tonnen). Diese Leistung ist bisher nur in den

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1933, S. 227 ff.

günstigsten Jahren 1928/29 und 1929/30 übertroffen worden. Die aus diesen Transporten erzielten Einnahmen blieben aber um rd. 2 000 000 Äg. Pfd. hinter denen des Jahres 1928/29 zurück. Da aber auch die Betriebsausgaben um 1 400 000 Äg. Pfd. gesenkt wurden, verringerte sich die Mindereinnahme auf 600 000 Äg. Pfd. Die Verringerung der Einnahmen im Vergleich mit denen der vorhergehenden fünf Jahre ist auf eine bedeutende Ermäßigung der Personen- und Gütertarife zurückzuführen. Die Tarife der Ägyptischen Staatsbahnen hatten bis 1933 tatsächlich auch einen außerordentlich hohen Stand, der z. T. dadurch notwendig geworden war, daß die Kohlenlieferungsabschlüsse zu sehr hohen Preisen auf lange Zeit getätigt worden waren. Nachdem aber jetzt die Kohlenpreise eine normale Höhe erreicht haben, waren die hohen Tarife nicht mehr zu rechtfertigen. Es kam hinzu, daß der sehr stark entwickelte Autobus- und Lastkraftwagenverkehr sowie die Motorisierung der Nilbarken dem Eisenbahnverkehr sehr empfindlichen Abbruch bereitete. Unter dem Druck des Wettbewerbs der Kraftwagen auf der Straße, der den Bahnen besonders die hoch tarifierten Güter entzog, haben die Ägyptischen Staatsbahnen seit Anfang 1935 den Versuch gemacht, mit einer der größeren privaten Transportgesellschaften, der Eastern Commercial Company, ein Gemeinschaftsverhältnis einzugehen, indem sie von dieser 51 % der Aktien übernahmen. Die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit sind für die Eisenbahnen durchaus befriedigend gewesen.

Über die finanziellen Betriebsergebnisse der Ägyptischen Staatsbahnen werden die folgenden Angaben veröffentlicht (in Äg. Pfd.):

	1933/34	1934/35	mehr	weniger
Gesamteinnahmen	5 046 689	5 119 761	1,4 %	
Betriebsausgaben	3 339 670	3 506 884	2,2 %	
Reineinnahmen	1 707 019	1 612 877		5,5 %
Kapitalwert am 30. 4. 35	35 088 000	35 113 024		
Verzinsung des Kapitals	4,88 %	4,59 %		
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen	66,17 %	68,5 %		
Zahl der beförderten Reisenden	37 857 875	38 959 325	3 %	
Einnahmen aus dem Personenverkehr	2 097 516	2 134 912	1,8 %	
Beförderte Gütertonnen	7 888 353	8 054 178	2 %	
Einnahmen aus dem Güterverkehr	2 846 773	2 887 447	1,3 %	
Gesamteinnahmen aus Personen- und Güterverkehr	4 944 289	5 022 359	1,7 %	
Verschiedene Einnahmen	102 400	97 402		14,6 %
Gesamteinnahmen	5 046 689	5 119 761	1,4 %	

Zur Verringerung der Betriebskosten und um dem Wettbewerb der Straßenautobusse zu begegnen, sind 20 leichte Einheiten von Schienen-

wagen bestellt worden, von denen 10 mit Dampf und 10 mit Motoren betrieben werden sollen. Wegen Überalterung soll eine Anzahl alter Lokomotiven abgebaut werden. 50 neue Lokomotiven sind zur Lieferung im Jahr 1935/36 bestellt worden. Es betrug der Bestand:

	am 30. 4. 33	am 30. 4. 34	am 30. 4. 35
an Personenzuglokomotiven	177	161	150
„ Güterzuglokomotiven	271	265	260
„ Tenderlokomotiven	195	187	186
im ganzen auf den Hauptbahnen	643	613	596
auf den Nebenbahnen	40	38	35
im ganzen	683	651	631
an Dampftriebwagen	21	22	22
„ Personenwagen		1 620	1 488
„ Güterwagen		14 995	14 669

Dieckmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts [1].

Bürgerliches Recht.

BGB. § 823 Abs. 2, § 909.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 17. März 1934.

Entsch. Band 144, S. 170.

Die Anwendung des sog. Strauß'schen Gründungsverfahrens bewirkt eine unzulässige Vertiefung im Sinne des § 909 BGB. und verpflichtet zum Schadenersatz gemäß § 823 Absatz 2, wenn mit schädlichen Folgen für das Nachbargrundstück gerechnet werden muß.

Das Strauß'sche Gründungsverfahren besteht darin, daß ein eisernes Rohr bis auf eine bestimmte Länge in den tragfähigen Baugrund gesenkt, sodann die Erde aus dem Rohr entfernt und an ihrer Stelle Beton hineingebracht wird, der unter langsamem Herausziehen des Rohres festgestampft wird. Das Herausziehen der Erde aus dem Rohr stellt eine Wegnahme von Bestandteilen des Bodens und damit eine Vertiefung dar. Daß die Vertiefung eine vorübergehende war, indem sie durch den in die Rohre eingelassenen Beton wieder ausgefüllt wurde, ist unerheblich, da das Gesetz zwischen einer dauernden und einer nur vorübergehenden Vertiefung nicht unterscheidet (vgl. RGZ. Bd. 51, S. 177).

Durch das Gründungsverfahren sind Grundwasserstauungen eingetreten, durch die das unter den Gebäuden des Nachbargrundstücks befindliche Erdreich in Bewegung geraten ist. Dadurch hat der Boden des Grundstücks die erforderliche Stütze verloren, und es sind Gebäudeschäden entstanden. Unter Stütze i. S. des § 909 BGB. ist nicht nur die zu verstehen, die sich die benachbarten Grundstücke gegenseitig gewähren, sondern auch die, die ein Grundstück in seinen unteren Bodenschichten findet und welche ein Einstürzen verhütet (RGR. Komm. Anm. 4 zu § 909 BGB.; RG. in JW. 1910 S. 150 Nr. 15, 1911, S. 939 Nr. 1; Warn. Rspr. 1914 Nr. 20; RGZ. Bd. 62, S. 370, Bd. 132 S. 51).

---

[1] Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bände 144—149. Berlin und Leipzig, Walter de Gruyter & Co. Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1197 ff.

Von den in diesen Bänden abgedruckten Entscheidungen ist im Archiv für Eisenbahnwesen bereits veröffentlicht und daher nicht berücksichtigt das Erkenntnis vom 1. März 1934 (Entsch. Bd. 144, S. 67) im Jahrgang 1934, S. 1430.

Da der Beklagte vorausgesehen hat, daß bei Anwendung des Strauß'schen Gründungsverfahrens gewisse Beschädigungen der Nachbargrundstücke unvermeidlich seien, aber trotzdem das Verfahren hat anwenden lassen, so ist seine Schadensersatzpflicht gemäß § 823 Abs. 2 BGB. begründet. Denn schuldhaft handelt, wer der Bestimmung des § 909 zuwider einer Vertiefung seines Grundstücks vornimmt, obgleich er damit rechnen muß, daß dadurch der Boden des Nachbargrundstücks die erforderliche Stütze verliert.

Einl. z. Preuß. ALR. §§ 74, 75. BGB. §§ 907, 823. Preuß. Wassergesetz vom 7. April 1913 (GS. S. 53) § 197.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, v. 13. Juli 1934.

Entsch. Band 145, S. 107.

Entschädigungsansprüche eines Straßenanliegers im Geltungsgebiet des gemeinen Rechts für Beeinträchtigung seines Grundstücks durch Straßenveränderung. Haftung für Wasserschäden infolge von Straßenveränderungsarbeiten, die ein Dritter im Auftrag einer öffentlichen Körperschaft vornimmt.

I. Der Grundsatz, daß im Geltungsgebiet des gemeinen Rechts der Anlieger kein Recht auf den unveränderten Fortbestand einer öffentlichen Straße hat, hindert nicht, ihm in entsprechender Anwendung der Grundsätze über den Aufopferungsanspruch des Preußischen Allgemeinen Landrechts (§§ 74, 75 Einl. z. Preuß. ALR.) eine Entschädigung für die Nachteile zu gewähren, die er durch Verlegung oder Höherlegung einer an seinem in einer geschlossenen Ortschaft gelegenen Hausgrundstück vorbeiführenden Kreisstraße erleidet. Denn es geht nicht an, einen Volksgenossen innerhalb desselben Landes um deswillen schlechter zu stellen, weil er den Schaden im Gebiet des gemeinen Rechts erlitten hat und nicht im Gebiet des Preußischen Allgemeinen Landrechts oder des rheinisch-französischen Rechts.

Die Rechtsprechung des Reichsgerichts ist allerdings, der Natur des Anliegerrechts entsprechend, von vornherein auf eine Einengung und Umgrenzung des Anliegerrechts gerichtet gewesen. Ihr Ergebnis kann dahin zusammengefaßt werden, daß nur das Recht des Anliegers auf Erhaltung des Zugangs von und zu der Straße zu Fuß und zu Wagen und auf Erhaltung der Möglichkeit des Zutritts von Luft und Licht gewahrt bleiben muß, nicht aber ein Recht darauf besteht, daß die freie Entwicklung des Straßenverkehrs nicht gehemmt werde, so daß z. B. etwa Ladenfenster eines Geschäftshauses an allen Seiten sichtbar bleiben müßten oder dergl. Überhaupt besteht kein Recht darauf, daß ein, wenn auch eingerichteter und in Betrieb befindlicher Gewerbebetrieb nicht in seiner Ertragsfähigkeit beeinträchtigt werde. Dem Kläger kann daher zwar ein Entschädigungsanspruch für die Schäden nicht versagt werden, die ihm dadurch erwachsen, daß er mit seinen Ackerwagen nicht mehr, wie früher, auf sein Grundstück fahren kann. Er kann aber nicht Entschädigung dafür verlangen, daß der Verkehr in seiner Gastwirtschaft durch die Veränderung der Lage des Grundstücks beeinträchtigt worden ist.

II. Ein vermehrter Wasserzufluß auf das Grundstück des Anliegers, verursacht durch den Ablauf des Regenwassers von der Straßenrampe, die gegenüber seinem Grundstück und der davor befindlichen alten Straße neuerbaut und

über die die andere Straße verlegt worden ist, gewährt dem Anlieger nicht nur einen Anspruch auf Unterlassung weiterer Wasserzuführung nach § 907 BGB., sondern im Fall des Verschuldens auch auf Schadensersatz gegen den beklagten Kreis. Für das Verschulden trifft nicht den Kläger die Beweislast, sondern der Beklagte hat den Entlastungsbeweis zu führen. Da nach dem festgestellten Sachverhalt (Erkennbarkeit des vermehrten Wasserzuflusses von der Rampe her usw.) eine objektiv-rechtswidrige Beeinträchtigung von Rechten des Klägers (§ 907 BGB., 197 Pr. Wass. Ges.) vorlag, muß zunächst von einem Verschulden des Beklagten ausgegangen werden, und zwar nach den Grundsätzen über den Beweis nach dem ersten Anschein. Zu dem gleichen Ergebnis hinsichtlich der Beweislast gelangt man auch auf Grund der Erwägung, daß der Verschuldensbegriff des § 823 Abs. 2 BGB. (anders als der des Abs. 1) nur die Voraussehbarkeit erfordert, daß ein Verstoß gegen ein Schutzgesetz (hier § 907 BGB., § 197 Pr. W. G.) eintreten könnte.

III. Das Verschulden hat der Kreis selbst zu vertreten, nicht das Landesbauamt, dem er den Entwurf und die Ausführung des Baues der Rampe übertragen hat oder dessen unternehmende, ausführende und leitende Beamte. Hiervon kann der Kreis sich auch nicht durch den Einwand der sorgfältigen Auswahl seines Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB. befreien. Er stand dem Landesbauamt wie ein Bauherr dem Unternehmer gegenüber und hatte sich deshalb um die Beachtung der Rechte, die dem Kläger ihm gegenüber zustanden, zu kümmern. Diese Sorgepflicht war keine Angelegenheit, die den Verrichtungsgehilfen anging, dem nur der Entwurf und die Ausführung oblag, jedenfalls nicht diesen allein.

Die Verpflichtung zur Sorge um die Interessen des Klägers ergibt sich aber auch, wenn man ein auf dem Gebiet des Privatrechts liegendes schuldrechtliches Verhältnis des beklagten Kreises zu dem Kläger annimmt des Inhalts, daß bei öffentlich-rechtlichen Maßnahmen allgemein der Schutz der davon Betroffenen ins Auge gefaßt werden muß (vergl. RGZ. Bd. 130, S. 98). Denn dann bediente sich der Beklagte des Landesbauamts und dessen ausführender Personen auch zur Erfüllung einer Verbindlichkeit (§ 278 BGB.) und hatte für deren etwaiges Verschulden einzustehen.

Einl. z. Pr. ALR. §§ 74, 75 Preuß. Fluchtlinienges. vom 2. Juli 1875 (GS. S. 561) in der Fassung des Art. I des Wohnungsges. vom 28. März 1918 (GS. S. 23) § 11. Preuß. Ges. vom 5. Mai 1920 betr. Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (GS. S. 286) § 16 Abs. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 8. Oktober 1935.

Entsch. Bd. 149, S. 35.

Der Aufopferungsanspruch, der sich aus der Versagung einer Bauerlaubnis mit Rücksicht auf einen Fluchtlinienplan ergibt, der die Errichtung eines „Verkehrsbandes" zugunsten des Ruhrsiedlungsverbandes sichern soll, kann gegen den preußischen Staat gerichtet werden.

Die Ansprüche des Klägers, die er als Eigentümer eines Baugrundstücks gegen den preußischen Staat auf Grund der §§ 74, 75 Einl. z. PrALR. erhebt, sind begründet. Der Kläger ist dadurch geschädigt, daß ihm auf seinen Antrag, auf seinem Grundstück ein Gebäude zu errichten, dies von der Baupolizei nur unter Vorbehalt des jederzeitigen entschädigungslosen Widerrufs gestattet

worden ist, was in seiner Wirkung der Versagung einer Erlaubnis gleichkommt. Die Verfügung stützt sich auf das preußische Gesetz betr. die Verbandsordnung für den Ruhrkohlensiedlungsverband vom 5. Mai 1920, insbesondere dessen § 16, hier wiederum dessen Abs. 2. Auf Grund dessen hatte der Verband eine Fluchtlinie für ein Verkehrsband (d. h. einen Geländestreifen, der Verkehrsmitteln jeder Art, insbesondere Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagen dienen soll) festgesetzt, in dessen Bereich das Grundstück des Klägers fiel und das im Bedarfsfall die Beseitigung des geplanten Bauwerks bedingte.

Wenn der beklagte preußische Staat geltend macht, daß die Klage nicht gegen ihn, sondern nur gegen den Ruhrsiedlungsverband zu richten gewesen wäre, so ist dieser Einwand nicht gerechtfertigt. Begünstigt im Sinne der Rechtsprechung des Reichsgerichts ist die öffentliche Körperschaft, deren Belange durch den Eingriff der Staatsverwaltung in die Rechte eines Staatsbürgers unmittelbar gefördert werden sollten. Durch die Beschränkung der Bauerlaubnis sollte der ungehinderte Ausbau der auf dem „Verkehrsband" vorgesehenen Verkehrsanlagen sichergestellt werden. Der Ausbau dieser Anlagen war gemäß § 16 Abs. 2 des Gesetzes vom 5. Mai 1920 durch Festsetzung von Fluchtlinien vorbereitet. Diese Maßnahmen dienten aber unmittelbar dazu, eine noch dichtere Besiedlung des Ruhrkohlenbezirks, der aus einer Anhäufung von Städten mit beengten eigenen Erweiterungsgebieten besteht und dichter als in irgendeinem sonstigen Teil Deutschlands von zahlreichen Eisenbahnen durchzogen ist, möglich zu machen. Dieser Zustand gestattet es nicht, die Grundlinien eines Bebauungsplans lediglich vom Standpunkt der einzelnen Gemeinden aus zu entwerfen (vgl. Begründung zu den §§ 16—18 des Gesetzentwurfs). Die noch dichtere Besiedlung des Verbandsgebiets soll aber nicht dessen eigenen Zwecken dienen, sondern denen des Staats dadurch, daß es möglich gemacht wird, die Kohlenförderung zu steigern. Es wäre sogar durchaus denkbar, daß solch künstlich gesteigerte Siedlung dem Eigenleben des im Verbande zusammengefaßten Gebietes selbst nicht gerade förderlich wäre. Darauf kommt es nicht an; auch darauf nicht, ob einzelne Regelungen, die im Gesetz getroffen sind, eine über den genannten Zweck des Gesetzes hinausreichende Wirkung äußerten und noch äußern können, ähnlich etwa denen des Zweckverbandes Groß-Berlin, mit dem der Ruhrsiedlungsverband oft verglichen worden ist. Entscheidend ist der Zweck, den der Gesetzgeber verfolgt hat und zu dessen Förderung die Anordnung der Baupolizeibehörde getroffen worden ist.

Mag man sich also zu der Frage, ob nicht nur Staat und Gemeinde, sondern auch sogenannte „Zwischenkörperschaften", wie Provinzen, Regierungsbezirke, Kreise oder andere öffentlich-rechtliche Körperschaften als Träger der Entschädigungspflicht aus dem Aufopferungsanspruch in Betracht kommen können (RGZ. Bd. 82 S. 181 verneint das), stellen, wie es immer sei; mag man insbesondere bei Eingriffen, die der Förderung des Verkehrs dienen, mit RGZ. Bd. 36 S. 281 nur die unmittelbar begünstigte Rechtspersönlichkeit und damit im allgemeinen nur die Gemeinde als verpflichtet ansehen; im vorliegenden Falle läßt jedenfalls die geschichtliche Entwicklung der Entstehung des Ruhrsiedlungsverbandes und der mit seiner gesetzgeberischen Gestaltung ausdrücklich verfolgte Zweck daran keinen Zweifel, daß die den Entschädigungsanspruch erzeugende Eingriffsmaßnahme unmittelbaren Staatszwecken dient und daß als begünstigtes Rechtssubjekt mindestens auch der Staat in Betracht kommt.

BGB. §§ 228, 683, 1004.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 13. November 1935.

Entsch. Bd. 149, S. 205.

In welchem Umfang kann die Reichsbahn nach § 683 BGB Ersatz ihrer Aufwendungen für die Maßnahmen verlangen, die sie trifft, wenn der Bahnkörper durch das von einer benachbarten Felskuppe und dem auf ihr errichteten Bauwerk abbröckelnde Gestein gefährdet wird? Unter welchen Voraussetzungen haftet der Eigentümer der Felskuppe als „Störer" gemäß § 1004 BGB?

Die beklagte Reichsbahn hat zum Schutz ihrer an einem Felshang vorbeiführenden Eisenbahnstrecke den oberen Teil einer vorspringenden Felskuppe mit dem darauf stehenden Tempelchen abtragen lassen, nachdem sie den Kläger als Eigentümer vergeblich aufgefordert hatte, selbst die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Gegenüber dem von ihr abgelehnten Schadensersatzanspruch des Klägers verlangt sie widerklagend Ersatz ihrer Aufwendungen, die sie vor Niederlegung des Tempels durch einstweilige Schutzmaßnahmen (Schutzzaun und Arbeitsgerüst) gemacht hat.

Der durch die Baufälligkeit des Tempels und durch die Untätigkeit des Klägers geschaffene Notstand gab der Beklagten kein weitergehendes Recht als das, die zur Abwendung der Gefahr erforderlichen Maßnahmen zu treffen (§ 228 BGB.). Was darüber hinausging, war widerrechtlich. Ebenso handelte die Beklagte, wenn sie zur Besorgung eines nach § 908 BGB. dem Kläger obliegenden Geschäfts in sein Eigentum eingriff, rechtmäßig nur, soweit der Eingriff durch die Belange des Klägers geboten wurde. Erlaubt war der Beklagten, was durch die Belange der Beklagten (§ 228 BGB.) oder des Klägers (§§ 908, 836, 677 BGB.) wirklich erfordert wurde, nicht was die Beklagte für erforderlich halten durfte. Es ist zu unterscheiden zwischen den Maßnahmen, die der Geschäftsführer für den Geschäftsherrn trifft, und den Mitteln, die er zur Durchführung dieser Maßnahmen anwendet. Die Maßnahmen selbst müssen durch die sachlich festzustellenden Belange des Geschäftsherrn geboten sein. Dem persönlichen Ermessen des Geschäftsführers gibt das Gesetz nur insoweit Spielraum, als es ihm das Urteil über die Notwendigkeit der Aufwendungen überläßt. Wie die Beklagte die Lage sah, wird daher erst erheblich, wenn es sich um die Art der Ausführung im einzelnen wie beispielsweise darum handelt, ob zum Schutze der angesetzten Arbeiten besondere Sicherungsvorkehrungen (Seile, Gerüste) zu treffen und dafür Aufwendungen zu Lasten des Klägers zu machen waren (§§ 680, 670 BGB.).

Die Beklagte kann sich danach nicht darauf berufen, daß die Abtragung von Felskuppe und Tempel deshalb nicht widerrechtlich gewesen sei, weil sie nach Erschöpfung der ihr sich bietenden Erkenntnisquellen und nach Einholung sachverständigen Rats ihr Vorgehen als geboten habe ansehen dürfen.

Die Berechtigung des mit der Widerklage verfolgten Anspruchs ergab sich dem Grunde nach aus § 908 in Verbindung mit § 683 BGB. Dem Bahnbetrieb drohte aus dem mangelhaften Zustand der gemauerten Fundamente des Tempels eine schwere Gefahr, zu deren schleuniger Abwendung fürs erste die Errichtung eines Schutzzaunes und eines Arbeitsgerüstes unterhalb des Tempels geboten war. Indem die Beklagte Zaun und Gerüst anbringen ließ, besorgte sie ein Geschäft des Klägers. Denn dieser war ihr gegenüber verpflichtet, die zur Abwendung der Gefahr erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Die Übernahme

der Geschäftsführung entsprach auch den Belangen des Klägers (§ 683 BGB.). Ihm drohten aus seiner bewußten Untätigkeit im Falle eines durch Steinschlag herbeigeführten, bei dem starken Verkehr auf der Strecke leicht möglichen Eisenbahnunglücks unübersehbare Nachteile zu erwachsen. Ebenso wurde die Art der Geschäftsbesorgung durch die Belange des Klägers erfordert (§ 677 BGB.); auf andere Weise als durch Errichtung eines Schutzzaunes und des Arbeitsgerüstes hätte der Gefahr nicht ebenso rasch und wirksam einstweilen vorgebeugt werden können. Auf den Willen des Klägers kam es nach § 679 BGB. nicht an, weil hier das Gemeinwohl die Erfüllung seiner aus § 908 BGB. sich ergebenden Pflicht forderte.

Das Berufungsgericht hat den Ersatzanspruch der Beklagten nur zur Hälfte für begründet erachtet, weil Zaun und Gerüst auch zur Abwehr der von dem verwitterten Fels drohenden Gefahr erforderlich gewesen seien und zur Abtragung nicht nur des Tempels, sondern auch des darunter befindlichen oberen Teils der Felskuppe gedient hätten. Der Kläger sei aber nicht dazu verpflichtet, die aus Verwitterungserscheinungen am gewachsenen Felsen sich ergebenden Beeinträchtigungen des Eigentums der Beklagten zu beseitigen. Wenn dies zutrifft, so hätte die Beklagte, soweit sie sich gegen diese Gefahr wandte, nur ihre eigenen Belange gewahrt, und sie könnte aus § 683 BGB. keinen Ersatzanspruch gegen den Kläger herleiten.

Die Berechtigung des Widerklageanspruchs hängt aber davon ab, ob der Kläger als „Störer" im Sinne von § 1004 BGB. anzusehen war. Eine Eigentumsstörung würde vorliegen, wenn, wie die Beklagte behauptet, die Voreigentümer des Klägers oder er selbst durch die Errichtung des Tempels oder durch die Duldung des Verfalls die schädliche Einwirkung von Naturkräften auf den hier in Betracht kommenden Teil des Felsens unterstützt und damit die Absturzgefahr vermehrt haben. Der Kläger hätte dann die Absprengung auch von Felsteilen mittelbar verursacht, wäre also auch insoweit als „Störer" anzusehen. In dieser Beziehung bedarf die Sache noch der Prüfung.

Eine solche Prüfung wäre nur entbehrlich, falls der Kläger nach dem geltenden Recht schon aus dem Gesichtspunkt verkehrüblicher Rücksichtnahme kraft seines bloßen Eigentums aus § 1004 BGB. haftete, wenn er es bei einem von Natur gegebenen Zustand seines Grundstücks unterließe, die Einwirkung von Naturkräften auf sein Grundstück und die daraus sich ergebende Beeinträchtigung des benachbarten Grundstücks zu verhindern. Ein solcher Rechtssatz besteht indessen nicht. Gewiß darf der Eigentümer und namentlich der Eigentümer von Grund und Boden sein Recht nicht ohne Rücksicht auf das Gemeinwohl gebrauchen. Aber darum handelt es sich nicht, wenn es, wie im Streitfall, nur darum geht, welcher von zwei Nachbaren das Wirken von Naturgewalten abwenden soll, die auf dem Grundstück des einen ihr Spiel treiben und dadurch das des anderen gefährden; hier bedeutet Untätigbleiben keinen Gebrauch des Eigentumsrechts und vollends keinen gegen das Gemeinwohl gerichteten Gebrauch. Daß im Streitfall das bedrohte Grundstück dem allgemeinen Verkehr dient, ändert nicht die rechtliche Beurteilung, die dem Rahmen eines bürgerlichen Rechtsstreits zwischen zwei benachbarten Grundeigentümern angepaßt bleiben muß. Nicht das steht in Frage, ob dieser Verkehr vor Gefahren zu schützen ist, sondern welche Partei für seinen Schutz zu sorgen hat. Rechtlich befähigt hierzu wäre auch die Beklagte, weil ihr der Kläger die notwendigen Schutzmaßnahmen nach § 228 BGB. nicht verwehren könnte. Der Schutz

der Bahnanlagen und des auf ihnen sich bewegenden allgemeinen Verkehrs geht die Beklagte näher an als den Kläger. Unter solchen Umständen besteht kein Grund, durch eine Dehnung des seit langem in der Rechtsprechung fest begrenzten Begriffs des Störers die Verantwortung des Klägers allgemein auf die Ablösung von Felsgestein zu erstrecken.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 10. Mai 1935.

Entsch. Band 147, S. 369.

„Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte" gemäß § 1 der „Allgemeinen Bedingungen für Privatanschlüsse" vom 1. Juli 1922.

In § 1 Abs. 1 PAB. heißt es, daß auf den Anschlüssen in der Regel nur für den eigenen Betrieb des Anschließers bestimmte oder aus diesem Betrieb stammende Güter in Wagenladungen befördert werden. Aus der Hervorhebung der Beförderung in beiden Richtungen, von der Reichsbahn zum Anschließen und umgekehrt, ergibt sich, daß der Übergang von und zu der Reichsbahn das Wesentliche des Anschlusses ausmacht. Die Bestimmung über die Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte folgt dann in Abs. 2 unmittelbar nach der Bestimmung über die — selbstverständlich nur in Beziehung zum Güterverkehr auf der Reichsbahn gedachte — Beförderung von Stückgütern und lebenden Tieren; unter Mitbenutzung muß deshalb auch hier die Benutzung der Überführung von und zu der Reichsbahn verstanden werden. Diese Auslegung des Begriffs der Mitbenutzung durch Dritte wird auch gestützt durch den Erlaß der Preußischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Innern vom 7. Mai 1919, betreffend Verbindung von Grubenbahnen verschiedener Eigentümer untereinander, wo ausdrücklich ausgesprochen wird, auf Grund der Eisenbahnanschlußbedingungen könne verhindert werden, daß die eine Zeche ihre Güter über den Anschluß der anderen der Eisenbahn zuführe; der Verkehr auf der anderen Verbindung dürfe sich also ohne Zustimmung der Anschluß gewährenden Eisenbahn nur auf den inneren Verkehr erstrecken.

Wenn daher der Beklagte die Beförderung von Gütern eines Dritten, die früher über den Anschlußbahnhof der Reichsbahn und von dort über die Strecken der Reichsbahn vor sich ging, von dessen mit seinem Anschluß in Verbindung stehenden Gleisen an den an einem Kanal befindlichen Hafen gestattet, so stellt dies keine der Genehmigung der Reichsbahn nach § 8 PAB. unterliegende „Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte" dar.

Haftpflichtrecht.

Reichshaftpflichtgesetz § 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 26. März 1934.

Entsch. Bd. 144, S. 206.

Eine Verletzung, die sich ein Fahrgast beim Schließen des Abteilfensters zuzieht, ist ein Betriebsunfall.

Wenn ein Reisender sich beim Öffnen oder Schließen eines Eisenbahnwagenfensters verletzt, so handelt es sich um einen Vorgang, der mit der Eisenbahnbeförderung in einem äußeren Zusammenhang steht. Dieser Zusammen-

hang ist dadurch gegeben, daß der unversehrte Bestand solcher Fenster durch den Eisenbahnbetrieb, dem die Gestaltung der Fenster angepaßt ist, allgemein besonderer Gefährdung ausgesetzt ist. Den Gegensatz zu Tatbeständen dieser Art bilden die Vorgänge, bei denen festgestellt wird, daß der Eisenbahnwagen der zufällige Schauplatz eines Ereignisses wird, das in gleicher Weise an jedem anderen Ort vorkommen kann (s. Jur. Wochenschr. 1913 S. 995 Nr. 24). Daher hatte nicht der Verletzte zu beweisen, daß er die Scheibe nicht durch eigene Unvorsichtigkeit angeschlagen hatte, sondern die Eisenbahn hatte das Verschulden des Verletzten zu beweisen.

Reichshaftpflichtgesetz § 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 10. Januar 1935.

Entsch. Bd. 146, S. 340.

Die Ausführungen von Bauarbeiten an der Strecke einer Kleinbahn und im Zusammenhang damit die einmalige Benutzung einer Lokomotive für die Benutzung von Baumaterial machen den Unternehmer des Baues nicht zum Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 RHG.

Betriebsunternehmer im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes ist, wer eine Eisenbahn für eigene Rechnung benutzt und über den Betrieb die Verfügung hat. Die Verfügungsgewalt als Kennzeichen für den gesetzlichen Begriff des Betriebsunternehmers wird regelmäßig darin zu finden sein, daß der Unternehmer über die Bahnstrecke mit Zubehör, über die rollenden Fahrzeuge und über die Beamten und Angestellten die Herrschaft führt und daß er namentlich für den Verkehr die nötigen Anweisungen erläßt und die Fahrpläne festsetzt. Diese Tatbestandsmerkmale lagen den Urteilen des erkennenden Senats in RGZ. Bd. 66, S. 376 und Bd. 75, S. 7 zugrunde. Hier waren Baufirmen der Neubau einer Bahn oder doch so umfangreiche Bauarbeiten übertragen, daß eine größere Reihe von Bau- oder Arbeiterzügen längere Zeit hierdurch erforderlich war und die Firmen den gesamten für ihre Zwecke notwendigen Zugverkehr selbständig zu regeln hatten. Im vorliegenden Fall hatte die mit der Vornahme von Ausbesserungen an der Bahnstrecke einer Kleinbahn beauftragte Baufirma eine Lokomotive mit Personal, die ihr nach den Vereinbarungen mit einer Kleinbahn zur Bewegung von Lasten zur Verfügung zu stellen war, nur einmal für die Fortbewegung einer Kreuzungsweiche auf eine kurze Entfernung erbeten und gebraucht. Dieser einmalige Vorgang konnte aber die Firma nicht zum Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 RHG. machen. Sollten die Vertragschließenden den Willen gehabt haben oder der Meinung gewesen sein, daß die Baufirma hinsichtlich der ihr zur Verfügung gestellten Lokomotive als Betriebsunternehmer bestellt sei, so würde dieser Vertrag allein nicht maßgebend sein. Denn durch Vertrag kann ein Vertragsunternehmer nicht mit Wirkung gegen Dritte zum Bahnunternehmer bestellt werden, wenn ihm nicht die begrifflich notwendige Rechtsstellung eingeräumt wird, die ihn nach dem Gesetz als Betriebsunternehmer der Bahn kennzeichnet (Eisenbahn-E. Bd. 40, S. 220).

BGB. §§ 823, 836.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 11. April 1935.

Entsch. Bd. 147, S. 353.

Über die rechtliche Bedeutung der Vorschriften für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Stromanlagen.

Die Beklagte beruft sich darauf, daß sie die „Vorschriften für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Stromanlagen", wie sie zur Zeit der Errichtung der Anlage im Jahre 1928 gegolten haben, beachtet habe. Das sind Vorschriften, welche nicht durch Gesetz oder Verordnung, sondern in Zusammenarbeit der Elektrizitätsunternehmungen, der ihr nahestehenden Industrie, der Bahn- und Postverwaltung und wissenschaftlicher Institute festgestellt worden sind. Es handelt sich, wie das Reichsgericht bereits ausgesprochen hat (Urt. vom 11. Juli 1931 IX 138/31), um eine über die wirtschaftlich beteiligten Kreise hinausgehende Bearbeitung der zum Schutze der Allgemeinheit erforderlichen, aber auch im allgemeinen auf diesem Gebiet genügenden Maßnahmen. Damit ist schon gesagt, daß der Unternehmer die besondere Sachlage im einzelnen Falle berücksichtigen und ihr Rechnung tragen muß.

Die Vorschriften sind als Niederschlag der Auffassungen anzusehen, die in den beteiligten Kreisen für die sachgemäße, den Verkehrsbedürfnissen im allgemeinen genügende Ausführung der Anlage bestehen. Daraus folgt nicht, daß Anlagen, die auf Grund solcher Vorschriften errichtet werden, nun allgemein und ohne Ausnahme derart weiterbestehen dürfen, daß neue Erfahrungen, die auf diesem Gebiete gemacht werden, völlig außer acht gelassen werden könnten. Es ist eine schiefe, den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht werdende Betrachtungsweise, auf solche Vorschriften, die weder auf Gesetz noch Verordnung beruhen, den Gesichtspunkt der Rechtskraft anzuwenden. Vielmehr kommt es für die Frage, ob neue Erfahrungen mit Rücksicht auf die im Verkehr erforderliche Sorgfalt für bestehende Einrichtungen nutzbar gemacht werden müssen, auf die Prüfung des Einzelfalls an. Ergibt die Erfahrung, daß durch anderweitige Einrichtungen die mit bestehenden Anlagen verbundenen Gefahren abgestellt oder in beachtlicher Weise gemindert werden können, so ist dem Rechnung zu tragen, soweit die Abänderung dem Unternehmer unter Berücksichtigung der entstehenden Kosten zuzumuten ist; dabei ist aber sorgfältig zu beachten, daß die Bedeutung der Abwendung von Gefahren, die für das Leben der Benutzer öffentlicher Wege bestehen, nicht gering eingeschätzt werden darf.

In § 22 der Errichtungsvorschriften ist unter k) bestimmt, daß bei Hochspannungsleitungen, die sich einem verkehrsreichen Fahrweg so weit nähern, daß Vorübergehende durch Drahtbrüche gefährdet werden können, Vorrichtungen angebracht werden müssen, die das Herabfallen der Leitungen verhindern usw. Sollte diese Vorschrift die Gefährdung von Vorübergehenden nur ausschließen sollen, wenn sich die Leitung einem verkehrsreichen „Fahrweg" nähert, so würde sie allerdings nicht den Anforderungen genügen, die an die Sicherung des Verkehrs zu stellen sind. Nähert sich eine solche Leitung einem öffentlichen Weg oder kreuzt sie ihn sogar, so muß sie so eingerichtet sein, daß Benutzer dieses Weges gegen die mit dem Betrieb des Unternehmens verbundenen Gefahren geschützt werden; der Schutz darf sich nicht etwa auf Wege beschränken, die verkehrsreich sind.

BGB. § 823. Preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 § 25. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 § 18.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 26. August 1935.

Entsch. Bd. 148, S. 303.

Zur Begriffsbestimmung des verkehrsreichen Bahnübergangs. Auch der mittelbare Schaden fällt unter den Begriff des Sachschadens nach § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes.

I. Die Ansprüche des Klägers für die Schäden, die er beim Zusammenstoß seines Kraftwagens mit einem Eisenbahnzug auf dem nicht durch Schranken gesicherten Übergang einer Nebenbahnstrecke erlitten hat, sind zwar begründet, soweit sie sich auf § 1 RHG., dagegen mangels Verschuldens der Reichsbahn unbegründet, soweit sie sich auch auf die §§ 823, 831 BGB. stützen. Denn die Reichsbahn ist nicht verpflichtet gewesen, den Bahnübergang mit Schranken zu versehen, da der Übergang nicht als verkehrsreich im Sinne von § 18 EBBO. anzusehen ist. Ob diese Verpflichtung vorlag, hatte die Reichsbahn selbständig zu prüfen und kann sich nicht darauf berufen, daß eine Anordnung der Aufsichtsbehörde, den Übergang durch Schranken zu sichern, zur Zeit des Unfalls nicht bestanden hat. Unter Zugrundelegung der in dieser Hinsicht von der Reichsbahn am 28. November 1930 herausgegebenen Richtlinien ist für die Frage, ob ein Übergang als verkehrsreich anzusehen ist, entscheidend, ob auch zu den Zeitabschnitten, die den stärksten Verkehr aufweisen, weder die Bahnstrecke so stark befahren noch die sie überquerende Straße so stark befahren und begangen wird, daß erfahrungsgemäß die Aufmerksamkeit den Wegebenutzer von der Erkennbarkeit und Beobachtung jedes einzelnen sich nähernden Zuges abgelenkt wird. Dies war nach den Feststellungen hier nicht der Fall.

II. Auf Grund von § 25 PrEisenbGes. hat die Eisenbahn nicht nur für den unmittelbar entstandenen Sachschaden, hier die Wiederherstellungskosten des beschädigten Kraftwagens, sondern auch für den unmittelbaren Schaden aufzukommen, der durch die Entziehung des Kraftwagens im Geschäftsbetrieb des Geschädigten (Ausfall der Ausnutzung von Kaufgelegenheiten) entsteht (vgl. RGZ. Bd. 63, S. 270).

BGB. §§ 254, 404, 412. RHaftpflG. §§ 3a, 7, 8. RVO. §§ 558 ff., §§ 1524, 1542.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 13. Mai 1935.

Entsch. Bd. 148, S. 19.

Muß der öffentliche Versicherungsträger ein Mitverschulden des Verletzten und die Verjährung von dessen eigenen Ansprüchen gegen sich gelten lassen?

Nach § 1542 RVO. geht der Anspruch des Verletzten auf die Träger der Versicherung insoweit über, als sie dem Entschädigungsberechtigten nach der Reichsversicherungsordnung Leistungen zu gewähren haben. Steht dem Verletzten infolge eigenen Verschuldens nur der Anspruch auf teilweisen Schadensersatz zu, so ergreift der Rechtsübergang eben diesen Teilanspruch, und zwar mit dem Vorrang vor dem etwa dem Verletzten verbliebenen Rechtsanspruch. Im vorliegenden Fall bildet die Hälfte des Schadens, der dem Verletzten erwachsen ist und den die haftpflichtige Reichsbahn zu ersetzen hätte, die Grenze des Klageanspruchs. Dem Verletzten stehen infolge Verjährung seiner eigenen Ansprüche keine Ansprüche über die von der klagenden Tiefbauberufsgenossen-

schaft geltend gemachte Klageforderung hinaus gegen die beklagte Reichsbahn zu. Umfaßt also der auf die Klägerin übergegangene Anspruch des Verletzten dessen gesamten noch bestehenden Schaden, so könnte in Frage kommen, ob nicht dieser allein übriggebliebene Schaden und demnach die Klageforderung als solche hälftig zu teilen wäre. Diese Frage ist jedoch zu verneinen. Es kommt darauf an, was vom Anspruch des Verletzten auf die Klägerin übergegangen ist und was sie in der Klage verlangt hat. Nach dem Wortlaut des § 1542 RVO. setzt der Rechtsübergang nicht voraus, daß bereits Leistungen von den öffentlichen Versicherungsträgern bewirkt worden sind, sondern der Anspruch geht über, soweit sie Leistungen zu gewähren haben. Daraus ist zu folgern, daß die Ersatzforderung gegen den Dritten schon im Augenblick der Entstehung in der Person des Verletzten durch dessen Person hindurch auf die Berufsgenossenschaft übergeht (RGZ. Bd. 91 S. 142; an diesem Urteil hat das Reichsgericht in späteren Entscheidungen festgehalten). Der Schadensersatzanspruch des Verletzten ist von vornherein mit der Einrede aus § 254 BGB. behaftet und kann daher nur in dieser Gestalt auf die Berufsgenossenschaft übergehen (§§ 404, 412 BGB.). Für den Rechtsübergang bildet es kein Hindernis, daß die Schadensteilung wie überhaupt die Höhe des dem Verletzten erwachsenen Schadens im Augenblick des Übergangs noch nicht feststand. Denn selbst zukünftige Forderungen sind abtretbar, sofern sie genügend bestimmt oder wenigstens bestimmbar sind (RGR. Komm. z. BGB. § 398 Erl. 2 Abs. 3 mit Nachw.). Diese Voraussetzung ist gegeben. Entsprechend dieser Rechtslage ist die ausdrücklich auf § 1542 RVO. gestützte Klage dahin auszulegen, daß die Klägerin den Schadensersatzanspruch des Verletzten in seinem schließlichen rechtlichen Bestande, wie er erst durch die rechtskräftige Entscheidung dieses Rechtsstreits festgestellt werden kann, hat geltend machen wollen und geltend gemacht hat.

Öffentliches Recht.

Beamtenrecht.

Reichsbeamtengesetz § 150. BGB. § 839.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 13. November 1934.

Entsch. Bd. 146, S. 35.

Beginn der Ausschlußfrist des § 150 des Reichsbeamtengesetzes[1]. Keine Berufung auf Treu und Glauben gegenüber der Ausschlußfrist. Verpflichtung des von Hinterbliebenen eines Beamten um Rat angegangenen Beamten zu sachgemäßer Beratung.

I. Die Klägerin ist mit ihrem Anspruch auf Zahlung von Witwengeld mit der Begründung abgewiesen worden, daß angenommen werden müsse, ihre kurz vor dem Tode ihres Ehemannes eingegangene Ehe sei nur geschlossen worden, um ihr den Bezug des Witwengeldes zu verschaffen. Die sechsmonatige Ausschlußfrist ist bereits mit dem ersten Bescheid, der ihr im Auftrag des

[1] Über die Entstehungsgeschichte und die gesetzgeberische Bedeutung der §§ 54, 150 Abs. 2 RBG. und über den Verlust des Klagerechts durch Unterlassen der rechtzeitigen Beschwerdeeinlegung nicht bloß bei erstmaliger Festsetzung, sondern auch bei späterer Änderung des Ruhegehalts siehe Erkenntnis vom 4. Dezember 1934, RGZ. Bd. 146, S. 105.

Reichspostministers von der Oberpostdirektion erteilt wurde, in Lauf gesetzt worden. Ihr Einwand, daß erst in dem letzten auf ihre Eingaben erfolgten Bescheid des Reichspostministers eine endgültige Versagung ihres Witwengeldanspruchs zu erblicken und demgemäß die sechsmonatige Frist zur Klageerhebung gewahrt sei, ist unbegründet. Schon der erste Bescheid, durch den der Anspruch in klar erkennbarer Weise und mit Bestimmtheit abgelehnt wird, ist maßgebend für den Beginn der Ausschlußfrist. Er verliert diese seine Bedeutung nicht dadurch, daß die Behörde auf weitere Gesuche oder Vorstellungen erneute Prüfungen vornimmt. Andernfalls würde der mit der Ausschlußfrist verfolgte Zweck, möglichst bald das Bestehen der in § 149 BGB. bezeichneten vermögensrechtlichen Ansprüche der Reichsbeamten und ihrer Hinterbliebenen endgültig zu klären, nicht erreicht werden (RGZ. Bd. 36 S. 81, Bd. 42 S. 281, Bd. 92 S. 116, Bd. 95 S. 297, Bd. 96 S. 309).

II. Die Klägerin kann auch der Berufung der beklagten Deutschen Reichspost auf den Ablauf der Ausschlußfrist nicht mit dem Einwand begegnen, daß die Beklagte damit gegen den auch das öffentliche Beamtenrecht beherrschenden Grundsatz von Treu und Glauben verstoße. Der Vergleich mit der Verjährungsfrist, der gegenüber die Rechtsprechung in besonderen Fällen die Berufung auf Treu und Glauben zugelassen hat, versagt. Die Verjährung gehört dem sachlich-rechtlichen Gebiet an und ergreift die sachlich-rechtlichen Beziehungen der Anspruchsbeteiligten. § 150 BGB. hat dagegen nur verfahrensrechtliche Bedeutung und läßt die sachlich-rechtlichen Beziehungen der Anspruchsbeteiligten unberührt. Eine nach Ablauf der Ausschlußfrist erhobene Klage findet daher für die beamtenrechtlichen Ansprüche des § 149 RBG. den Rechtsweg nicht mehr offen und muß schon aus diesem Grund abgewiesen werden.

III. Insofern der Klageanspruch dagegen aus unerlaubter Handlung, nämlich aus schuldhaft in Ausübung anvertrauter öffentlicher Gewalt begangenen Amtspflichtverletzungen von Beamten der Beklagten hergeleitet wird, ist der Rechtsweg ohne weiteres gegeben. Eine solche Amtspflichtverletzung ist darin zu sehen, daß die von der Klägerin in ihrer Witwengeldangelegenheit um Rat angegangenen Beamten es unterlassen haben, sie, obgleich sie nach der Erfahrung des Lebens mit ihrer Rechtsunkunde rechnen mußten, auf den Ablauf der zu Ende gehenden Ausschlußfrist hinzuweisen. Die Verpflichtung hierzu ergibt sich aus der Treu- und Fürsorgepflicht, die dem Staat aus dem Beamtenverhältnis nicht nur gegenüber dem Beamten selbst obliegt, sondern, soweit es sich um Hinterbliebenenbezüge handelt, sich auch auf die Hinterbliebenen erstreckt.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 7. Dezember 1934.

Entsch. Band 146, S. 369.

Umfang der allgemeinen Fürsorgepflicht der öffentlich-rechtlichen Körperschaften gegenüber ihren Beamten. Kein Schadensersatzanspruch eines Beamten für die ihm wegen einer angeblich ungerechtfertigten Nichtbeförderung entstandenen Nachteile.

Die aus der überragenden Machtstellung des Staates gegenüber seinen Beamten begründete und aus dem Rechtsgedanken, der der bürgerlich-rechtlichen Vorschrift des § 618 BGB. zugrunde liegt, entwickelte Fürsorgepflicht erfaßt nur das bestehende Dienstverhältnis des Beamten. Innerhalb dieses Dienstver-

hältnisses darf der Staat seine Machtstellung nicht einseitig zur Geltung bringen, sondern hat auch die Belange des ihm untergebenen Beamten zu berücksichtigen und zu wahren, hat ihn wohlwollend und gerecht zu behandeln. Dagegen ist es grundsätzlich abzulehnen, daß die allgemeine Fürsorgepflicht des Staates, deren Verletzung ihn schadenspflichtig macht, auch Belange des Beamten ergriffe, die nicht dessen gegenwärtige Dienststellung betreffen oder in ihr begründet sind, sondern die eine Beförderung, also die Erlangung einer besseren Dienststellung gegenüber dem Staate verfolgen. Soweit geht die Fürsorgepflicht des Staates nicht. Der öffentliche Beamte hat keinerlei Anspruch auf Beförderung. Diese erfolgt im Interesse des Gemeinwohls und unterliegt lediglich dem pflichtmäßigen Ermessen der Behörde. Die Klage erweist sich mithin insofern tatsächlich als ein unzulässiger Versuch des Klägers (Reichsbahnobersekretärs), die ihm entgangenen Vorteile einer Beförderung, auf die er keinen Anspruch hatte, auf dem Umweg über einen Schadensersatzanspruch aus Verletzung der öffentlich-rechtlichen Fürsorgepflicht der Beklagten zu erreichen. Dafür steht der Rechtsweg nicht offen.

Nicht nur der Staatshoheitsakt der Beförderung selbst ist Sache allein des pflichtmäßigen Ermessens der Verwaltungsbehörde, sondern auch das Verfahren, wie sich die Behörde ihre Überzeugung davon beschafft, ob ein Beamter zur Beförderung geeignet ist oder nicht.

Der Kläger beruft sich noch auf angebliche Zusicherungen wegen seines dienstlichen Fortkommens, die er zu seinen Gunsten in § 66 des Reichsmilitärgesetzes vom 2. Mai 1874 (RGBl. S. 45) und in einem der Beklagten zur Nachachtung zugegangenen Erlaß des Wiederaufbauministers vom 24. Juni 1920 findet. Aber diese Vorschriften geben lediglich Richtlinien für die Ausübung des pflichtmäßigen Ermessens der Verwaltungsbehörden. Soweit indessen der Bereich des pflichtmäßigen Ermessens einer Behörde geht, kommt die Verletzung einer gegenüber einem Dritten obliegenden Amtspflicht grundsätzlich nicht in Frage. Nur insofern der zuständige Beamte gar nicht nach pflichtmäßigem Ermessen, sondern willkürlich, etwa offensichtlich schikanös, feindselig oder unwahrhaftig verfährt oder in so hohem Maße fehlsam vorgeht, daß sein Verhalten mit dem an eine ordnungsmäßige Verwaltung zu stellenden Anforderungen schlechterdings unvereinbar ist, findet nach feststehender Rechtsprechung eine Nachprüfung durch die Gerichte statt.

Gesetz über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Heimstättenbau vom 30. Juni 1927 (RGBl. I, S. 133) §§ 1, 2. ZPO. § 850 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 21. Dezember 1934.

Entsch. Band 146, S. 290.

Der nach § 850 Abs. 2 ZPO. pfändbare Teil der Dienstbezüge eines Beamten ist ohne Rücksicht auf die auf Grund des Gesetzes über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Heimstättenbau vom 30. Juni 1927 erfolgte Abtretung von Gehaltsteilen zu berechnen.

Durch § 1 des Reichsgesetzes über die Abtretung von Beamtenbezügen zum Heimstättenbau vom 30. Juni 1927 ist den Beamten gestattet worden, bis zu zwei Drittel des Betrages, um den ihr Diensteinkommen, Ruhegehalt und ihre sonstigen laufenden Bezüge mit Ausnahme etwaiger Dienstaufwandsentschädigungen die Summe von insgesamt 1560 RM übersteigen, abzutreten, sofern

die Abtretung zu einem der in § 2 des Gesetzes genannten Zwecke vorgenommen wird. Durch diese Regelung sind zwar die die Abtretungsbefugnis der Beamten stark einschränkenden Bestimmungen, wie § 400 BGB. und § 850 ZPO., abgeändert worden, indem für diese Zwecke die Abtretungsgrenze erweitert und die einmal erfolgte Abtretung für unabänderlich erklärt wurde. Der gesetzliche Pfändungsschutz bleibt aber nach der Begründung zu dem Gesetz unberührt, ebenso § 400 BGB. Über die im Gesetz vom 27. Juni 1927 ausgesprochene Erweiterung der Abtretungsbefugnis hinaus war eine Veränderung der Rechtsstellung der Beamten nicht beabsichtigt. Insbesondere ist nicht ersichtlich, daß die durch § 850 Abs. 2 ZPO. getroffene Ausnahme von dem in Abs. 1 das. ausgesprochenen Grundsatz der Unpfändbarkeit des Beamtengehalts durch die in dem Gesetz vom 30. Juni 1927 getroffene Regelung zuungunsten der Gläubiger des Beamten in ihrer Wirkung hätte abgeschwächt oder eingeschränkt werden sollen. Deshalb wurde zwar die Abtretung in der im Gesetz vorgesehenen Grenze ohne Rücksicht auf die Frage der Pfändbarkeit und die sich daraus nach § 400 BGB. sonst ergebende Unzulässigkeit der Abtretung zugelassen. Anderseits blieb umgekehrt die Frage der Pfändbarkeit aus dem Gesichtspunkt des § 850 ZPO. von einer auf Grund des besonderen Gesetzes bereits erfolgten Abtretung unberührt. Die beiderseits in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen stehen nicht in einem Abhängigkeitsverhältnis zueinander.

BGB. § 400. ZPO. § 850.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 25. Januar 1935.
Entsch. Band 146, S. 398.

Eine dem Gläubiger eines Beamten von diesem erteilte Ermächtigung, Gehalts- (Ruhegehalts-) Bezüge im eigenen Namen und für eigene Rechnung einzuziehen (Inkassomandat), ist unzulässig.

Der Ministerialamtsgehilfe M. hat dem Kläger, seinem Gläubiger, die unwiderrufliche Ermächtigung erteilt, monatlich 40 RM von seinen Gehalts- (Ruhegehalts-) Bezügen bei der auszahlenden Kasse in Empfang zu nehmen. Es handelt sich hierbei um die Erteilung einer Einziehungsermächtigung, eines sogenannten Inkassomandats, bei der das Gläubigerrecht, der Anspruch selbst, bei dem Ermächtigenden bleibt, dem Ermächtigten aber das Verfügungsrecht über den Anspruch, die Einziehungs- und Klagebefugnis übertragen wird. Eine solche Rechtsgestaltung ist nur insofern wirksam, als sie rein bürgerlich-rechtliche Ansprüche zum Gegenstand hat, nicht dagegen, wenn der Berechtigte, wie im vorliegenden Fall als Beamter, in seinem Verfügungsrecht über die Forderung durch das Abtretungsverbot des § 400 BGB. in Verbindung mit § 850 ZPO. behindert ist. Das Verbot, eine Forderung abzutreten, soweit sie der Pfändung nicht unterworfen ist, muß nach Sinn und Zweck des Gesetzes den gesamten Inhalt und Umfang des Anspruchs erfassen und muß sich auch auf die Abtretung einer einzelnen aus dem Forderungsrecht fließenden Befugnis, hier der Einziehungsbefugnis, erstrecken. Die Bestimmungen der §§ 394 und 400 BGB. sowie die Vorschriften in § 850 Abs. 1, 851 ZPO. enthalten im öffentlichen Interesse geschaffenes und sonach zwingendes Recht, dem der gesetzgeberische Gedanke zugrunde liegt, daß einem Beamten nicht durch im voraus getroffene

Verfügungen und eingegangene Verpflichtungen sein Existenzminimum genommen werden kann (vgl. RGZ. Bd. 106, S. 205, Bd. 133, S. 256). Der hiernach für notwendig erachtete Schutz des Beamten läßt sich aber nur dann in wirksamer Weise gestalten, wenn dem Verbot des § 400 BGB. nicht nur die Abtretung des unpfändbaren Anspruchs selbst, sondern auch die Abtretung der sich aus dem Forderungsrecht unmittelbar ergebenden Einziehungsbefugnis unterstellt wird. Das beweist zwingend der zur Entscheidung stehende Fall, wo der Beamte M. dem Kläger, seinem Gläubiger, die als unwiderruflich bezeichnete Ermächtigung erteilt hat, von seinen unpfändbaren Gehaltsbezügen monatlich 40 RM. abzuheben. Aber auch eine jederzeit widerrufliche Ermächtigung zur Einziehung unpfändbarer Gehaltsteile des Beamten, wie sie die Senatsentscheidung RGZ. Bd. 133 S. 257 bei anders gestaltetem Tatbestand für zulässig erachtet, ist mit der besonderen Natur des beamtenrechtlichen Dienstverhältnisses und der Rechtsstellung des Beamten nicht verträglich, weil durch die im voraus — wenn auch widerruflich — einem Gläubiger erteilte Befugnis zur Einziehung unpfändbarer Bezüge der Beamte von der Sorge um Erhaltung seines Mindestbedarfs an Lebensgütern nicht befreit wird. Auf der anderen Seite verbietet sich die Zulassung solcher Vorausverfügungen auch aus Rücksichten auf das Staatsinteresse. Denn es ist mit einer ordnungsmäßigen Kassenführung unvereinbar und dem Beklagten (Deutsches Reich) nicht zuzumuten, die Bezüge der Beamten und Ruhegehaltsempfänger in beliebigen Teilbeträgen teils an sie selbst, teils an ihre Einziehungsbevollmächtigten auszuzahlen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 17. Juni 1936. Gesetz über die Haushaltsführung, Rechnungslegung und Rechnungsprüfung der Länder und über die vierte Änderung der Reichshaushaltsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 209.)

Vom 26. Juni 1936. Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.
(Reichsgesetzblatt II, S. 215.)

Vom 2. Juli 1936. Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 531.)

Vom 29. Juli 1936. Zweites Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 582.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 10. Juni 1936. Bekanntmachung zum Internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr.
(Reichsgesetzblatt II, S. 211.)

Verordnungen des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft:

Vom 20. Mai 1936. Ausführungsverordnung zum Maß- und Gewichtsgesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 459.)

Verordnungen des Reichsjustizministers:

Vom 24. und 28. Juli 1936. Bekanntmachung über den Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf einer Ausstellung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 242.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 16. Mai 1936. Verordnung zur Änderung der Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung, betreffend Verkehrszeichen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 455.)

Vom 12. Mai 1936. Zweite Verordnung zur Änderung der Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs.
(Reichsgesetzblatt II, S. 149.)

Vom 29. Juni 1936. Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für den Kraftfahrzeugverkehr.
(Reichsgesetzblatt I, S. 540.)

Vom 18. Juli. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 233.)

Vom 2. Juli 1936. Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes nebst Begründung.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 24, S. 245.)

Vom 2. Juli 1936. Aushändigung von Kraftfahrzeugbriefen durch die Zulassungsstellen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 259.)

Vom 7. Juli 1936. Regelmäßige Prüfung der amtlichen Verkehrszeichen (Signalschau).
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 259.)

Vom 4. Juli 1936. Statistik der Personenbeförderung im Linienverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 261.)

Vom 7. Juli 1936. Genehmigungssperre für Neuunternehmer von Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 262.)

Vom 10. Juli 1936. Strafverfahren nach dem Güterfernverkehrsgesetz.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 263.)

Vom 11. Juli 1936. Überwachung des Güterfernverkehrs durch den Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 263.)

Vom 11. Juli 1936. Güternahverkehr im Verhältnis zum Ausland.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25, S. 264.)

Vom 3. Juli 1936. Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 26, S. 266.)

Vom 21. Juli 1936. Kennzeichnung von Eisenbahnübergängen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 27, S. 269.)

Vom 24. Juli 1936. Änderungen in der Person des Unternehmers von Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 27, S. 271.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 6. Juni 1936, betr. Vergebung von Lieferungen und Leistungen (einschließlich Bauleistungen)	509
Vom 4. Juni 1936, betr. Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sowie Statistik der Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart	525
Vom 16. Juni 1936, betr. Verzeichnis der anerkannten technischen Lehranstalten	525
Vom 20. Juni 1936, betr. Lohnrechnungsvorschrift (Lo Revo), hier: Neueinführung eines vereinfachten Lohnbuchs für die nicht im Gedinge beschäftigten Bediensteten	541
Vom 20. Juni 1936, betr. Richtlinien für die Prüfung von Beton auf Wasserundurchlässigkeit	542
Vom 18. Juni 1936, betr. Dienstkleidung (hier: Fachabzeichen und Spiegelvorstoß)	557
Vom 30. Juni 1936, betr. Beurlaubung von Beamten zur Ableistung des Wehr- und Arbeitsdienstes	557
Vom 3. Juli 1936, betr. Reichsstelle für Raumordnung und Bildung der Landesplanungsgemeinschaften	594
Vom 20. Juli 1936, betr. Herstellung von Papiererzeugnissen in Normformaten	609
Vom 23. Juli 1936, betr. Regelmäßige Prüfung der amtlichen Verkehrszeichen an Wegübergängen in Schienenhöhe	611
Vom 24. Juli 1936, betr. Reichsbahn-Zentralämter (Vereinigung)	612
Vom 30. Juli 1936, betr. Geschäftsanweisung für das Reichsbahn-Zentralamt Berlin und Geschäftsanweisung für die Behandlung des Güterwagendienstes im Hauptwagenamt	633
Vom 5. August 1936, betr. Vergebung von Bauleistungen; Erstattung von Entfernungszulagen und dergleichen an Unternehmer	657

Bücherschau.

Berichtigung.

Die unter dem Namen des Prof. Dr. Ernst Wagemann auf Seite 968 des Juli/August-Heftes angezeigte Arbeit „Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr" ist bearbeitet in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn in Verbindung mit dem Institut für Konjunkturforschung und bildet Heft Nr. 38 in der Schriftenreihe „Sonderhefte des Instituts für Konjunkturforschung, herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Wagemann".

Besprechungen.

1. **Krause**, Dr. A. B. Organisation von Arbeit und Wirtschaft. 2. Auflage, Berlin 1935, Otto Elsner Verlagsgesellschaft. 182 Seiten. Preis 2,40 RM.
2. **Frielinghaus**, Dr. Otto. Kommentar zum Gesetz über den Aufbau der gewerblichen Wirtschaft. Berlin 1936, Verlag für Recht und Verwaltung C. A. Weller G. m. b. H. 204 Seiten. Preis 2,90 RM.

Der politische Umbruch, der im Jahr 1933 Deutschland als Staat und als Volk neu gestaltete, hat auch die Wirtschaftspolitik und die Formen der deutschen Wirtschaft grundlegend umgestaltet. Ganz besonders sind es zwei Tatsachen, die hier völlig neue Wirtschaftsbegriffe und Lebensformen schufen: Einmal die Erkenntnis, daß alles Wirtschaften in erster Linie dem Volksganzen zu dienen hat, und daß deshalb der einzelne, auch wenn er als Privatmann wirtschaftet, seine Sonderinteressen denen der Allgemeinheit unterordnen und sich deshalb in die große Linie der Volkswirtschaft mit einordnen muß. Zum anderen ist es die Tatsache, daß die neue Arbeitsverfassung nicht mehr den Gegensatz von Unternehmer und Arbeiter kennt, sondern auf der Zusammenarbeit beider als Betriebsführer und Gefolgschaft aufgebaut ist.

Damit waren überholt und nicht mehr existenzberechtigt die einseitigen, oft geradezu auf Wirtschaftskampf abgestellten Vereinigungen der Arbeitgeber und die Arbeitnehmerverbände (Gewerkschaften). An die Stelle des Alten, Überholten mußte eine neue Organisation gesetzt werden. Das geschah einerseits durch die neue Arbeitsverfassung, anderseits durch den sog. organischen Aufbau der Wirtschaft.

Die Arbeitsverfassung, die Deutschland seit dem Jahr 1934 besitzt[1], geht von dem Einzelbetrieb aus und regelt zunächst die Betriebsverfassung, d. h. die Ordnung des Arbeitslebens im Einzelbetrieb. Der Staat greift nur da ein, wo der Arbeitsfrieden im Einzelbetrieb in Gefahr ist, oder wo der Schutz der Arbeiter und Angestellten eines Betriebes oder einer Gruppe von Betrieben es erfordert. Diese staatliche Überwachung liegt bei den sog. Treuhändern der Arbeit. Die neue Arbeitsverfassung setzt voraus, daß alle Schaffenden, Führer und Gefolgschaft, zur sozialen Selbstverantwortung und zu einer entsprechenden gesinnungsmäßigen Einstellung erzogen werden. Dem dient die soziale Ehrengerichtsbarkeit, die für alle werktätigen Deutschen ein neues Disziplinarrecht geschaffen hat. Endlich ist als ein weiterer Grundpfeiler der neuen Arbeitsverfassung die große Einheitsorganisation zu nennen, die alle Schaffenden, Arbeiter, Angestellte und Unternehmer, umfaßt und sie zugleich zusammenschließen will: die Deutsche Arbeitsfront.

Der Aufbau der gewerblichen Wirtschaft hatte als erste Aufgabe das Verbandswesen zu sichten und neu zu ordnen. Nachdem, eben durch die neue Arbeitsverfassung, die Kampforganisationen der Arbeitgeberverbände und der Gewerkschaften verschwunden waren, galt es, die übriggebliebenen Verbände in Gruppen, die unter dem Führergrundsatz stehen und Zwangsmitgliedschaft haben, umzugestalten. So entstanden die 6 Reichsgruppen der gewerblichen Wirtschaft (Industrie, Handwerk, Handel, Banken, Versicherung, Energiewirtschaft) mit ihrer Untergliederung in Wirtschaftsgruppen und Fachgruppen, — wobei die zahlreichen Wirtschaftsgruppen der Industrie noch zu verschiedenen (7) Hauptgruppen zusammengefaßt sind. Dem folgte die organische Verbindung der Gruppen mit den von früher her fortbestehenden öffentlich-rechtlichen Körperschaften (Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern) in den regionalen Wirtschaftskammern und in der Reichswirtschaftskammer.

Die zweite große Aufgabe war, die gewerbliche Wirtschaft mit der Arbeitsfront in innere Verbindung zu bringen, nachdem inzwischen schon die einzelnen Unternehmer und Arbeitnehmer in der Arbeitsfront organisch zusammengefaßt waren. Das geschah in der sogenannten „Leipziger Vereinbarung“ vom 21./26. März 1935. Diese Vereinbarung, die zwischen dem Reichswirtschaftsminister, dem Reichsarbeitsminister und dem Leiter der Arbeitsfront getroffen wurde, will erreichen, „daß die Arbeiten der gewerblichen Wirtschaftsorganisation und der Deutschen Arbeitsfront unter dem großen Gemeinschaftsgedanken stehen, der den nationalsozialistischen Staat führt und trägt“. Diese Gemeinschaftsarbeit ist notwendig, weil, wie der kommissarische Reichswirtschaftsminister und Reichsbankpräsident bei Bekanntgabe der Leipziger Vereinbarung ausführte, der Schwerpunkt der Arbeitsfront an sich auf dem Gebiet der Sozialpolitik, der Schwerpunkt der

[1] Die grundlegenden beiden Gesetze sind das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934 und das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 23. März 1934 (RGBl. I S. 45 und 220).

Organisation der gewerblichen Wirtschaft dagegen auf dem Gebiet der Wirtschaftspolitik liegt.

Der dritte große Schritt im Aufbau der Wirtschaftsorganisation war der Aufbau des Verkehrs, der dadurch als Ganzes sowohl mit der übrigen Wirtschaft wie mit der Arbeitsfront in Verbindung kam. Die Grundlage des Aufbaus bildet hier die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935. Dadurch sind die früheren Wirtschaftsverbände des Verkehrswesens in die neuen (7) Reichsverkehrsgruppen und deren Gliederungen überführt worden. Die Reichsverkehrsgruppen sind: Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Kraftfahrgewerbe, Fuhrgewerbe, Schienenbahnen (Straßenbahnen, nicht dem Reich gehörende Schienenbahnen, Privatanschlußbahnen), Spedition und Lagerei, Hilfsgewerbe des Verkehrs (Reisebüros, Schlafwagenbetriebe usw.). Die öffentlichen Verkehrsbetriebe des Reichs (Reichsbahn, Reichspost, Reichswasserstraßen, Reichsstraßen) gehören nicht zum Verkehrsgewerbe; sie sind aber mit der Organisation des Verkehrsgewerbes in dem Reichsverkehrsrat und in den Bezirksverkehrsräten zusammengefaßt.

Mit dieser ganzen neuen Organisation der Wirtschaft ist eine große Aufbauarbeit eingeleitet und zum Teil schon abgeschlossen worden. So groß angelegt der Aufbau ist, so notwendig ist es für alle, die im öffentlichen Leben oder in der Wirtschaft stehen, diesen Aufbau zu kennen; zugleich ist es aber auch, weil die Neuorganisation so weit und so tief geht, nicht leicht, sie zu überblicken und alle Zusammenhänge kennenzulernen. Die beiden im Titel aufgeführten Schriften tun hier, jede in ihrer Weise, nützliche Arbeit, indem sie die Gesetze und Verordnungen erläutern und uns anschaulich machen, und namentlich auch, indem sie die Organisation im ganzen und in ihren Zusammenhängen herausstellen. Beide Schriften, die vorbildlich klar geschrieben sind, ergänzen sich gut. Das Buch von Oberregierungsrat Krause schildert den Aufbau und das Ineinandergreifen der Organisation und gibt dazu gute Schaubilder, während Ministerialrat Frielinghaus den Aufbau im ganzen und das diesen tragende Gesetzgebungs- und Verordnungswerk darstellt und erläutert. — Im übrigen findet, wer den neuen Wirtschaftsaufbau kennenlernen will, auch in den beiden Aufsätzen

Quassowski, Der Wirtschaftsaufbau im Dritten Reich, und

Koenig, Aufgabenbereich und Rechtsstellung der Wirtschaftskammern,

— beide Aufsätze in Nr. 8 der Zeitschrift „Deutsche Verwaltung" vom 20. August 1936 — eine kurze, lesenswerte Darstellung von dem Sinn dieses Organisationswerks. *Th. Kittel.*

Blum, Otto, Professor Dr.-Ing. „Verkehrsgeographie." 146 Seiten, 46 Abbildungen im Text. Verlag: Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22/24. Preis: 6,90 RM, gebunden 8,40 RM.

Auf dieses Buch werden wohl weite am Verkehr interessierte Kreise gewartet haben. Sieht man von den grundlegenden geographi-

schen Standardwerken ab, die vor dem Krieg aber leider kaum in die Hände der Verkehrsfachleute kamen, so wurde das Interesse an verkehrsgeographischen Erörterungen vornehmlich durch die Arbeiten Blums nach dem Krieg geweckt und gefördert. Daneben laufen nun allerdings die geopolitischen Werke, deren berühmter Erstling, „Die Großmächte" von Kjellen, im Krieg wohl eine für ein derartiges Werk seltene Auflage erreicht hat und heute in seiner Urform gänzlich vergriffen ist. Man muß auf diese Parallelentwicklung hinweisen, namentlich nachdem nun Haushofer mit seinen drei Bänden „Die Großmächte vor und nach dem Weltkriege", der Neuauflage von Kjellens Werk (1930), „Jenseits der Großmächte" (1932) und „Raumüberwindende Mächte" (1934) die Grundlage für die Erkenntnis der großen Zusammenhänge zwischen Politik und Verkehr in einer auch den Verkehrsfachleuten zugänglichen und zumutbaren Arbeit geschaffen hat. Es mag nicht leicht gewesen sein, die Grenze einer rein verkehrsgeographischen Betrachtung gegen eine geopolitische Betrachtung abzustecken. So kann es in dem Buche Blums an einer ganzen Reihe von Andeutungen nicht fehlen, die unwiderstehlich die Gedankenverbindung von der mehr statischen verkehrsgeographischen zur dynamischen geopolitischen Überlegung hinüberführen. Hat sich der Leser etwa gerade in die hinreißenden Gedanken Haushofers und seiner Mitarbeiter vertieft und sich von dem Werden und Vergehen der staatenbildenden Kräfte gefangennehmen lassen, wird er hier in der verkehrsgeographischen Betrachtung Blums zunächst einmal wieder hinter die Schranken zurückgeführt, die unsere Mutter Erde in ihrer Gestaltung auch einem starken politischen Willen gesetzt hat, die zu erkennen nötig ist, die zu überschreiten gewaltige Energien fordert. Jetzt kann er abwägen lernen, ob nicht doch in diesen mächtigen geographischen Naturgegebenheiten auch einem starken völkischen Ausdehnungsdrang Grenzen gesetzt oder mindestens die Richtung gegeben sein mag, die zu überwinden nur unter Opfern möglich ist. Von diesem Gesichtspunkt aus führt uns Blum mit wissenschaftlicher Abgewogenheit in ein Gebiet, das der Verkehrsfachmann, will er sich von der Enge einer rein technischen Berufsarbeit lösen, zur Grundlage einer Arbeit am Verkehr machen kann, wenn er seine Interessen weiter stecken will. Mit Neid sehen wir, wie andere Völker, wie die Japaner und Italiener, hier vor Neuland stehen, das zu erschließen eine praktische Anwendung der hier vorgetragenen Grundsätze ermöglicht. Denn nie können die rückwärts gerichteten Betrachtungen über das, was in unserem deutschen Verkehrsnetz unvollkommen ist und allenfalls durch bessere Lösungen ersetzt werden kann, uns ersetzen, die Hinweise auf eine noch nachholbare Versäumnis darüber trösten, daß das Glück des Verkehrsingenieurs im Neuschaffen besteht.

Blum geht von einer Einführung über die Verkehrsmittel, ihre Leistungsfähigkeit und von der Verlagerung der Wege und Knotenpunkte aus, betrachtet die Erde als Ganzes, die Verkehrsräume, die Verkehrsbänder, die Verkehrspunkte, um die Betrachtung in einer Reihe angewandter Einzelbeispiele ausmünden zu lassen. Von diesen führen uns die Abschnitte „Zur Verkehrsgeographie Italiens" und „Die Mandschurei. Der Kampf um ihre Verkehrswege" in die Fragen der Gegen-

wartspolitik, damit auch wieder an die Grenze der beiden wissenschaftlichen Gebiete: Verkehrsgeographie und Geopolitik.

Die Stellung des Verkehrsfachmanns zur Verkehrsgeographie ist gekennzeichnet durch die Zurückweisung einer Überordnung der Wirtschaftsgeographie über die Verkehrsgeographie einerseits und eine Übertreibung des Wirtschaftlichkeitsgedankens andererseits in allen Fällen, wo übergeordnete staatliche Lebensfragen im Spiel stehen. Wo will man diese Wirtschaftlichkeit im engeren Sinne etwa in den Entschlüssen Japans beim Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Mandschurei finden?; es ist Verkehrspolitik auf weite Sicht. Hier ist die Klippe der Betrachtung zu erkennen: das im großen und ganzen unabänderlich geographisch Gegebene und die veränderliche Größe, der Mensch mit seinem Wollen und Können. An anderen Stellen der Erde spielen Rohstofftransport und große Politik, mag ihnen nun der wirtschaftliche oder der militärische Gesichtspunkt zuerst die Richtlinie gegeben haben, in der unmittelbaren Gegenwart eine erste Rolle in der Entwicklung der Verkehrswege, die Kohle und das Öl. Bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes von Sibirien und der Mandschurei sind Politik und Wirtschaft kaum noch zu trennen, die Türkei sucht mit dem Schienenstrang von innen heraus die Kohle, das Erz, in Zukunft das Öl und nicht zum wenigsten die außenpolitische Sicherheit zu erreichen. Daher auch eine neue Fassung des Begriffes „Trassieren", nicht mehr das Auffinden einer Linie schlechthin, sondern die Verbindung wirtschaftlich, verkehrstechnisch und, wie man hinzusetzen darf, politisch zweckmäßig gewählter Festpunkte, die Schaffung eines sinnvoll gestalteten Verkehrsnetzes.

Die Lektüre des Blumschen Buches setzt erhebliche geographische Kenntnisse voraus. Vermutlich wird die Zahl der Leser, soweit sie nicht aus dem geographischen Lager kommt, nicht sehr groß sein, die mit Key West, Wilmington, dem Parana-Fluß und erst recht mit den Doppelnamen aus dem ostasiatischen Verkehrskreise wie Batavia-Tandjon Priok, Surabaja-Tosari feststehende Begriffe verbinden. Daher wird man sich mit den in dieser gedrängten Kürze besprochenen Fragen nutzbringend nur an Hand eines guten Atlanten beschäftigen können. Schade, daß uns Blum im Schrifttum hier nicht einige Winke gibt. Die neuen Atlanten versuchen zwar, die verkehrsgeographische und geopolitische Betrachtungsweise in ihrer Darstellung zum Ausdruck zu bringen, bergen auch wertvolle Statistik. Die physikalische Gestaltung kommt aber immer noch zu kurz, von der geologischen ganz zu schweigen. Wir sehen eben seit dem Weltkrieg die Grenzen nicht mehr „statisch". Wir wollen aus den Atlanten lesen können, inwieweit sich politischer Übermut gegen Natur und Volkstum versündigt hat. In jeder der Neuerscheinungen der letzten zehn Jahre findet man nach der einen oder anderen Richtung einen willkommenen Fortschritt (Westermann, Velhagen & Klasing, Knaur, Herder, namentlich Meyers Großer Handatlas). Aber es gehört schon Opfermut und Liebhaberei dazu, sich für den persönlichen Gebrauch so weit mit Atlanten zu versehen, um den Gedankengängen eines solchen Buches sinnvoll folgen zu können. Vielleicht kann

ein solcher Hinweis auf ein besonders empfehlenswertes Werk in einer unserer Verkehrszeitschriften nachgeholt werden.

Der Verkehrsfachmann und vor allem der spezielle Verkehrstechniker soll von diesem Buche nicht erwarten, daß ihm Rezepte für praktische Lösungen geboten würden. Es fehlt zwar wohl kaum die Behandlung irgendeiner Frage, die uns in den letzten fünfzehn Jahren in Deutschland, aber auch sonst in der Welt von Interesse geworden ist. Siedlungsfragen, Überwindung der Naturhindernisse durch die modernen Hilfsmittel des Tunnelbaues und der künstlichen Linienentwicklung sind ebensowenig vergessen und mit Beispielen belegt, wie der Betrachtung großer politischer und kolonisatorischer Gesichtspunkte der ihnen gebührende Raum gewidmet ist. Aber sie werden von der höheren Warte des die Probleme beherrschenden Beschauers geboten, der mit dem Blick über die Weiten aber das Eindringen in die Schwierigkeiten der technischen Einzellösung nicht vergißt und vergessen hat. Nur von dieser Warte aus sollte man überhaupt unserem jungen akademischen Nachwuchs die Erfahrungen langer Jahrzehnte nahebringen. Sie zwingen den Leser zum Ordnen der Gedanken und bewahren vor Unterschätzung des mühsam Erreichten, fordern ein nochmaliges Durchdenken und bilden so die einzige Grundlage, auf der akademisches Wissen geboten und vermittelt werden sollte, um der akademischen Bildung den Rang zu erhalten, den sie in Verwaltung und Praxis verdient.

Es fehlen daher, in den Lauf der Erörterungen eingestreut oder sich aus der allgemeinen Gedankenfolge ergebend, nicht die aktuellen Fragen der Verbesserung der Linienführung unserer großen Verkehrswege: die von Blum schon früher öfter erwähnte mögliche Verbesserung des deutschen Nordsüdverkehrs durch Tunnelbauten bei Eichenberg, Probstzella und Sontra. Wichtig ist auch die Erörterung über die Vorbedingungen lang- und kurzlebiger Siedlungen im Hinblick auf die Vergrößerung von Verkehrsanlagen, wie sie häufig in Überschätzung einer sich anbahnenden Entwicklung verlangt oder gar als unerläßliche Voraussetzung einer beabsichtigten künstlichen Entwicklung gefordert werden. Die Fehmarn-Linie taucht im Bereich der Beispiele ebenso auf, wie die Ablehnung der „Verlegung der Rheinmündung nach Emden“ Eine charakteristische Zahl illustriert dabei die Bedeutung des Rheins: Von Deutschland fallen, nach seinen Flußgebieten in Verkehrsgebiete eingeteilt, auf das Rheingebiet 60 % der gesamten Bevölkerung. Beherzigen sollten wir als Eisenbahner auch die Überschätzung des internationalen Personenverkehrs, dafür um so mehr den Lauf des Güterverkehrs als Grundlage eines zuverlässigen Geschäftsverkehrs ansehen. Bei der Frage der Durchführung der Nord-Süd-Fernlinien durch Berlin haben diese Überlegungen, die zur Einschränkung des Planes auf die Nord-Süd-S-Bahn führten, eine wichtige Grundlage für die Entscheidung abgegeben.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittel und ihrer Eigenarten wird mit besonderem Nachdruck auf die Bedeutung der Stationsanlagen im weitesten Sinne hingewiesen. Es dürfen in der Tat bei dem Vergleich die immer größer werdenden Schwierigkeiten bei der Schaffung großer und günstig gelegener Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen und Autohöfe nicht

gering eingeschätzt werden. Neben Weg, Fahrzeug und Kraft gebührt den Stationsanlagen heute als selbständiges Glied vielleicht die größte Beachtung.

Dem Eisenbahner braucht man diese Gedanken nicht erst nahe zu bringen. Sie nehmen bei dem Wunsche nach Bahnhofsverlegungen in fast allen Großstädten einen breiten Raum ein. Die Betrachtung über die Grenzen der Ausdehnungsfähigkeit der Seehäfen ist uns aber weniger geläufig. Flughäfen und, ein noch sehr strittiger Punkt, Sammelpunkte für den Autoverkehr, treten uns bei der Einführung der Autostraßen in das Weichbild der Städte täglich greifbar nahe.

Die besondere Aufmerksamkeit verdient das Kapitel über die Verlagerung der Wege und Knotenpunkte. Der hierbei erörterte Mangel an geographischen Kenntnissen im weiteren Sinne, also auch der geologischen, botanischen und wirtschaftlichen Dinge, ist leider auch ein Ergebnis unserer Stubengelehrsamkeit. Uns muß das Schauen der Natur wieder gelehrt werden. Wer in unseren Ostprovinzen zu trassieren Gelegenheit hatte, wird sich oft gewundert haben, wie der Einheimische gelegentlich mit merkwürdigem Instinkt davor warnte, den „Berg" anzuschneiden oder einen See gerade an einer sonst für die Trasse günstigen Stelle zu durchqueren. Von den wirtschaftlichen und politischen Verlagerungen in ihrer Einwirkung auf die Verkehrspolitik weiß das Europa des Nach-Versailler Zeitalters genug Beispiele umstürzender Veränderung und auch bedauernswerter Fehlinvestierungen zu nennen. In jedem der Nachfolgerstaaten hat sich die Richtung der Verkehrspolitik geändert, von der alten Hauptstadt weg nach der neuen Hauptstadt hin gerichtet. Daß bei den Fortschritten der Verkehrstechnik der Begriff der „Rastpunkte" des Betriebes eingeführt wird, scheint im Hinblick auf die kommende, teils im Gange befindliche, durch die hohe Leistungsfähigkeit von Lokomotiven und Triebwagen bedingte Umstellung besonders erwähnenswert. Was in diesem Zusammenhang etwa die Versuche mit der Diesellokomotive einer rheinischen Firma für wasserarme Gegenden bedeuten können, ist noch kaum abzusehen.

Für den Hinweis auf Inhalt und Bedeutung der allgemeinen Abschnitte des Buches mögen diese Andeutungen genügen. Es bedeutet stellenweise geradezu einen Genuß, die eigene Tagesarbeit in einen größeren, bisher kaum beachteten Zusammenhang gestellt zu sehen, wenn man etwa die Bemerkungen über den verkehrsgeographischen Ausbau des Moseltals oder die Bemerkungen über das Kölner und Neuwieder Becken liest. Nur eines fällt dem Kritiker auf, von den Kraftwagen und seinen Straßen, überhaupt von der Landstraße ist nur selten die Rede. Hält der Verfasser die Frage der Trassierung der großen Autostraßen noch nicht für reif, um ihr ein bevorzugtes Kapitel im Rahmen einer Verkehrsgeographie zuzubilligen? Gerade hier wäre ein Urteil von Bedeutung, ob nun das großzügige Netz unserer Reichsautobahnen die verkehrsgeographischen Bedingungen erfüllt, die wir heute als Maßstab für die Beurteilung an unser deutsches Eisenbahnnetz anlegen. Für die Kolonien haben diese Überlegungen erst recht Bedeutung. Liest man doch in der Tagespresse, daß Italien in Abessinien zunächst an die Er-

schließung mit einem Netz von Autostraßen denkt, ohne allerdings die Eisenbahn zu vergessen.

Der letzte Abschnitt der Beispiele führt uns zur praktischen Anwendung des vorausgegangenen systematischen Gedankenaufbaues.

Über die verkehrsgeographischen Bedingungen Nordamerikas und Europas sind vergleichend trefflichere Gesichtspunkte kaum je herausgearbeitet worden. Sie wirken in mancher Hinsicht geradezu beruhigend gegenüber der Starre, mit der viele Europäer in den Jahren der Prosperity nach den Vereinigten Staaten wie gelähmt hinübersahen.

Auch die Verkehrsbedingungen Italiens, die politisch bedingte Vormachtstellung des alten Rom, ein größtes Beispiel des unter Umständen Hunderte von Jahren dauernden Vorrangs der Politik über die Natur mit dem begründeten Hinweis auf die schwierigen Fragen der heutigen Seeverkehrswirtschaft des Landes und die schwierigen Aufgaben des Eisenbahningenieurs fesseln durch diese neue Art, Verkehrsprobleme eines Landes aus großen Gesichtspunkten heraus zu sehen.

In die ostasiatische „Schütterzone", in die Mandschurei, führt uns die Schlußbetrachtung. Die Gegenüberstellung der aus der russischen Machtsphäre heraus erwachsenen Verkehrspolitik und der in der umgekehrten Richtung laufenden Ziele der japanischen Durchdringung und der Vergleich mit einer der geographischen Disposition des Landes entsprechenden Eigen-Verkehrspolitik gibt den besprochenen wissenschaftlichen Grundsätzen nunmehr an einem besonders aktuellen Objekt der Weltpolitik ein lebendiges Gepräge.

Daß unter den Beispielen Deutschland selbst nicht fehlt und in den schon früher veröffentlichten verkehrsgeographischen Bedingungen Niedersachsens und Magdeburgs, das Beispiel für die verkehrsgeographische Stellung einer Stadt, eine willkommene Ergänzung findet, bedarf kaum der Erwähnung. Auch die vielfachen Hinweise auf die Erfahrungen des Weltkrieges dürfen von der nachschaffenden Eisenbahnergeneration nicht unbeachtet bleiben.

Wieder einmal hat uns Blum ähnlich seinen Personen- und Güterbahnhöfen ein Buch wegweisender Bedeutung geschenkt. Nach dem Buch Piraths über die Grundlagen der Verkehrswirtschaft ein neuer Beweis für die wissenschaftliche Kraft einer Generation, die aus einem Leben voller Erfahrungen, teils sehr bitterer Natur, schöpft. An der jungen Generation der Verkehrsfachleute wird es nun liegen, ob sie die Schätze heben will, die in den Gedankenkreisen dieser Bücher nur angedeutet sind oder noch schlummern. Sie muß sich nun allmählich den Weg an die Oberfläche erkämpfen. Ohne Mühe und ernste Arbeit ist dieses Ziel nicht zu erreichen. Hoffen wir, daß die Anstrengungen, die gerade im letzten Jahre in unseren Reihen durch die erneute Hinlenkung auf die wissenschaftliche Arbeit gemacht sind, bald Früchte zeitigen werden. Nach diesem Ziele wird auch das Buch Blums ein Wegweiser sein. Denn dieses Buch ist nicht geschrieben, es ist erlebt, erlebt im Krieg und Frieden, an Dutzenden von Wettbewerben und praktischer Arbeit, auf gründlicher wissenschaftlicher Arbeit aufgebaut, unterstützt von eigener Anschauung fremder Eisenbahnländer. *Dr. Remy.*

Hein, Dr. Georg, Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935. 116 Seiten. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstr. 16. Preis 3,80 RM.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen hat die gesetzgebenden Instanzen des Reichs schon wiederholt beschäftigt. So erging unter dem 6. Oktober 1931 die dritte Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen, fünfter Teil, Kapitel V, über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, die sich sowohl mit dem Güterverkehr als auch mit dem Personenverkehr befaßte. Im Güterverkehr verfolgte sie nach der amtlichen Begründung das Ziel, die auf den Lastkraftwagen im Fernverkehr abgewanderten Güter der Eisenbahn wieder zuzuführen und durch Vermehrung der Gütermenge der Eisenbahn ihr volkswirtschaftliches Tarifsystem aufrecht zu erhalten. Die Notverordnung hat dieses Ziel nicht erreicht. Sie hat die Entwicklung des Kraftwagens wohl vorübergehend etwas verlangsamt, aufhalten konnte sie sie aber nicht. Es ist ihr nicht einmal gelungen, den Kraftwagengüterverkehr in geordnete Bahnen zu lenken. Denn die Bestimmungen der Notverordnung wurden vor allem hinsichtlich der Bemessung der Beförderungspreise in unzähligen Fällen einfach nicht beachtet, ohne daß die Behörden in der Lage gewesen wären, diesen Gesetzwidrigkeiten Einhalt zu gebieten. Infolgedessen wurde der Kampf aller gegen alle auf der ganzen Linie in der schärfsten Weise weitergeführt. Diesem Zustande ein Ende zu bereiten, ist der Zweck des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 25. Juni 1935, das den Gedanken, die Eisenbahnen im Interesse einer gemeinwirtschaftlichen allgemeinen Verkehrsbedienung vor eigennütziger Aushöhlung ihres notwendigen Verkehrsbesitzstandes zu schützen, in die volkswirschaftlich schärfere Form faßt, daß es „einen gerechten Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen sicherstellen" soll. Der Kraftwagen hat sich also seinen Platz im Verkehrsleben erobert, er hat diesen Platz trotz der Notverordnung behauptet, und es kann sich jetzt nur noch um eine Verkehrsteilung handeln, die beide Verkehrsmittel lebensfähig erhält.

Praktisch ist der Unterschied zwischen den Zielen der beiden gesetzlichen Regelungen weit geringer, als es nach dem bisher Gesagten wohl erwartet werden könnte, denn das neue Gesetz baut sich in seinem sachlichen Inhalt im wesentlichen auf den Gedanken auf, die schon bei Erlaß der Notverordnung richtunggebend waren, und es verstärkt sogar in vielen Punkten den Schutz, der der Eisenbahn in der Notverordnung gewährleistet werden sollte. So ist die Erteilung der Genehmigung jetzt davon abhängig, daß ein Bedürfnis für Vermehrung des Laderaums festgestellt wird, während sie bisher nur versagt werden konnte, wenn der Unternehmer nicht die Gewähr für die Sicherheit des Betriebes und die Erfüllung der Vorschriften der Notverordnung bot. Ferner sind neue Wege beschritten worden, um die Innehaltung des Tarifs bei der Bemessung des Beförderungspreises sicherzustellen, insbesondere die Schaffung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes mit der Aufgabe,

das Beförderungsentgelt zu berechnen und einzuziehen und die Einzelunternehmer und die anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten anzuhalten. Endlich sind die Strafbestimmungen für Zuwiderhandlungen wesentlich wirksamer gestaltet worden. Die Notverordnung hatte für Tarifunterbietungen eine feste Strafe in Höhe des hundertfachen Unterschiedes zwischen dem berechneten und dem zu berechnenden Preise festgesetzt. Diese Strafe war so hoch, daß sie nur in den seltensten Fällen eingezogen wurde, daß man vielmehr bei ihrer Festsetzung in weitestem Umfange ein in der Notverordnung nicht vorgesehenes billiges Ermessen hat walten lassen. Außerdem richtete sich die Strafdrohung nur gegen den Unternehmer. Im neuen Gesetz droht dem Unternehmer die Zurücknahme der Genehmigung und strafgerichtliche Verurteilung, daneben dem Absender des Gutes eine Nachforderung des Verbandes und einem Spediteur als Versender sogar die Untersagung des Gewerbes.

Der Verfasser bringt zunächst die amtliche Begründung des Gesetzes, dann den Wortlaut des Gesetzes und der Durchführungsverordnung und sodann seine Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes und der Durchführungsverordnung. Nicht aufgenommen ist der Reichskraftwagentarif. Das ist verständlich, da der am 1. April in Kraft getretene Tarif zunächst nur bis 30. Juni 1936 befristet war.

Die Erläuterungen, die der Verfasser zu den einzelnen Paragraphen des Gestzes gibt, sind auf der umfassenden Kenntnis der Zusammenhänge aufgebaut, die er sich durch seine amtliche Befassung mit der Materie erworben hat. Dabei werden die Bestimmungen der Durchführungsverordnung und die Abweichungen der neuen Regelung von der früheren von Fall zu Fall erörtert, so daß der Leser ein klares Bild über das ganze Stoffgebiet erhält. Gerade dadurch wird das Buch wertvoll für alle, die mit dem Kraftwagengüterverkehr zu tun haben, sei es, daß sie ihn selbst ausüben, sei es, daß sie als amtliche Stellen an der Überwachung oder Organisation mitzuarbeiten haben.

Sachlich können die Erläuterungen, die der Verfasser gibt, im allgemeinen als erschöpfend und zutreffend bezeichnet werden, soweit eine Beurteilung nach der kurzen, seit dem Inkrafttreten des Gesetzes verflossenen Zeit überhaupt möglich ist. Nur in einigen Einzelpunkten kann man dem Verfasser nicht ganz folgen. So sagt er auf Seite 37 unten, daß auch die Reichsbahnfahrzeuge mit einem bestimmten Standort versehen werden müssen. Es ist nicht erkennbar, worauf sich diese Verpflichtung der Reichsbahn stützen soll, da für den Güterfernverkehr der Reichsbahn nach § 30 des Gesetzes nur die Vorschriften der §§ 13 und 14 (Aufstellung und Innehaltung der Tarife) gelten und auch die Durchführungsverordnung der Reichsbahn keine derartige Verpflichtung auferlegt. Diese Ansicht des Verfassers ist für die außerhalb der Reichsbahn stehenden Kreise nicht von besonderer Bedeutung. Etwas bedenklicher will es schon erscheinen, wenn auf Seite 56 unter 2 d zu § 6 erklärt wird, daß eine Genehmigung nicht erforderlich ist, wenn Art und Beschaffenheit der Fahrzeuge sich ändern, z. B. an Stelle eines 2-t-Lastkraftwagens ein 5-t-Lastkraftwagen eingestellt wird. Nach § 6 des Gesetzes ist die Genehmigung für die Zahl, Art und Beschaffenheit

der Kraftfahrzeuge erforderlich. Damit steht es im Einklang, daß nach § 26 Durchführungsverordnung die Genehmigungsurkunde die Bezeichnung der im Betrieb verwendeten Kraftfahrzeuge unter Angabe der amtlichen Kennzeichen enthalten muß. Die Genehmigung wird also für einen bestimmten Wagen erteilt, und es bedeutet eine Abweichung von der Genehmigung, wenn ein anderer Wagen als der darin aufgeführte verwendet wird. Außerdem muß bei der Ersetzung eines kleineren Wagens durch einen größeren unbedingt auch die Bedürfnisfrage neu geprüft werden. Denn nach § 7 (2) des Gesetzes ist die Genehmigung zu versagen, wenn kein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegt. Es ist aber leicht denkbar, daß in einem kleineren Ort sehr wohl ein Bedürfnis für z. B. 5 Zweitonnen-Wagen, nicht aber ein Bedürfnis für 5 Fünftonnen-Wagen oder gar für 5 Zehntonnen-Lastzüge anzuerkennen ist. So können durch die beanstandete Bemerkung Unternehmer zum Ankauf von größeren Wagen veranlaßt werden, für die sie dann keine Genehmigung erhalten. Die sehr anerkennenswerte Mahnung an die Antragsteller im letzten Absatz der Anmerkung 1 a zu § 5 des Gesetzes auf Seiten 50/51 wird auf diese Weise in ihrer Wirkung stark beeinträchtigt.

Endlich hätte man gern eine Stellungnahme des Verfassers zu folgenden Zweifelsfragen gesehen:

Nach § 5 (2) des Gesetzes gilt die Genehmigung für das ganze Reich. In § 29 der Durchführungsverordnung ist dagegen auch eine beschränkte Genehmigung vorgesehen. Läßt sich diese Abweichung wirklich als eine Vorschrift „ergänzenden Inhalts" im Sinne von § 35 Satz 2 des Gesetzes ansehen oder liegt nicht vielmehr eine Abweichung vom Gesetz vor?

Ferner darf der Inhaber der Genehmigung nach § 8 (2) des Gesetzes kein anderes Gewerbe als Güterfernverkehr betreiben. Nach § 20 Durchführungsverordnung läuft es diesem Verbot nicht zuwider, wenn der Antragsteller den Güterfernverkehr unter besonderer Rechtspersönlichkeit betreiben will. Auch hier fragt man, ob die Durchführungsverordnung wirklich das Gesetz ergänzt und nicht vielmehr abändert.

Aber durch diese kleinen Beanstandungen soll der Wert des Buches nicht etwa herabgesetzt werden. Der Verfasser hat schon früher vorzügliche Kommentare zu der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 und zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 herausgegeben, die allgemeine Anerkennung gefunden haben. Wie diese Kommentare, so ist auch das neue Buch ein ausgezeichnetes Hilfsmittel für jeden, der mit dem Gesetz zu tun hat. *Dr. Reinige.*

Couvé, Richard, Dr. rer. pol. „Die Eisenbahn-Güterabfertigung". Zweiter Teil: Haftung, Ermittlungsdienst, Tarifwesen, Güterwagendienst, Zollvorschriften, Verkehrsstatistik, Dienstgut. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin. 3 Bilder, 208 Seiten. Preis 2,75 RM.

Das Lehrbuch erscheint in vierter Auflage. Der vorliegende zweite Teil umfaßt: Haftung im Güterverkehr, Ermittlungsdienst, Tarifwesen,

Güterwagendienst, Zollvorschriften, Verkehrsstatistik und Abfertigung von Dienstgut. Der erste Teil war dem Abfertigungs- und Ladedienst gewidmet. Schon diese Gliederung des Stoffes läßt erkennen, daß sich die Darstellung an den Aufbau der einzelnen Dienstzweige und die für diese gegebenen verschiedenen Dienstvorschriften anlehnt.

Damit wird das Lehrbuch seinem eigentlichen Zweck, den Beamten, die sich auf eine Prüfung vorbereiten, als Repetitorium zu dienen, am besten gerecht.

Der Wert des Buches steht hier außer Zweifel, und man muß anerkennen, daß das Werk in sorgfältig bearbeiteten Neuauflagen mit der Entwicklung Schritt hält. Der Verfasser hat, alles Minderwichtige beiseite lassend, auf dem knappen Raum von 208 Seiten einen Stoff zusammengefaßt, der in den einschlägigen Dienstvorschriften den vierfachen Umfang aufweist.

Unsere Dienstvorschriften setzen bei der Pflege durch zahlreiche Fachausschüsse immer neue Jahresringe an. Je mehr sie an Umfang zunehmen, desto stärker macht sich das Bedürfnis nach einem Leitfaden bemerkbar, wie er hier vorliegt. Das notwendige Gegenstück zu langen Dienstvorschriften sind kurze Lehrbücher.

Man könnte sich vorstellen, daß die Entwicklung einmal den umgekehrten Weg geht. Die Dienstvorschriften würden dann nicht mehr, wie heute, alle nur denkbaren Möglichkeiten kasuistisch regeln, sondern sich auf das Wichtigste beschränken. Den Lehrbüchern aber würde die Aufgabe zufallen, für das nötige Verständnis zu werben, damit die Praxis auch dort sinngemäß und verständig verfährt, wo der Einzelfall nicht ausdrücklich geregelt ist.

Solche Dienstvorschriften würden dann kurz und knapp befehlen, und solche Lehrbücher würden im breiteren Fluß einer kritischen Darstellung überzeugen.

Solange unsere Dienstvorschriften so umfangreich sind, daß ihre gedächtnismäßige Beherrschung auf immer größere Schwierigkeiten stößt, überwiegt das Bedürfnis nach kurzen Leitfäden im Sinne von Repetitorien. Wir sind dankbar, wenn ein Buch wie das von Couvé darüber hinaus wenigstens Ansätze zu einer erläuternden Behandlung des Stoffs zeigt. Das Buch sucht damit auch höher gesteckten Ansprüchen entgegenzukommen; und auch das gelingt ihm, soweit der enge Rahmen der Darstellung es überhaupt zuläßt. *Ottmann.*

Hüfner, Willi. Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Verlag Junker und Dünnhaupt. Berlin 1936. 120 Seiten. Preis: 5,50 RM.

Das Institut für Sozial- und Staatswissenschaften an der Universität Heidelberg veröffentlicht eine Reihe Schriften „Zum wirtschaftlichen Schicksal Europas". Im Teil II: „Arbeiten zur deutschen Problematik"

(warum übrigens dies unschöne Fremdwort?), die von Karl Brinkmann herausgegeben werden, ist die obengenannte Arbeit von Dr. Willi Hüfner als Heft 5 erschienen.

Der Verfasser schildert im ersten Abschnitt seines Buches die einzelnen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen des neuen Staates im Verkehrswesen. Er erläutert hierbei zunächst die gesetzlichen und verwaltungsmäßigen Bestimmungen zur Förderung des Kraftverkehrs (zum Ausbau und zur Verbesserung der Fahrbahn, zur Hebung des Fahrzeugabsatzes) und ferner die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den deutschen Wasserstraßen; schließlich bespricht er die bedeutsamen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn zur Verbesserung ihrer Verkehrsmittel. In dem zweiten Abschnitt seiner Schrift erörtert er sodann die Bedeutung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen für den „Aufbau des Transportapparates und die Verkehrsbedienung" und betrachtet schließlich in einem dritten Abschnitt die staatlichen Maßnahmen zur „einheitlichen Gestaltung und Lenkung der Verkehrswirtschaft".

Das Buch des Verfassers, das auf einer sorgfältigen Bearbeitung alles wesentlichen Schrifttums beruht, ist grundsätzlich zu begrüßen. Es zeigt, in welcher Weise, auf welchen Teilgebieten und mit welchem Erfolge die großen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen auf dem wichtigen Gebiete der Verkehrswirtschaft eingesetzt worden sind. Die Arbeit läßt erkennen, wie keines der einzelnen unentbehrlichen Glieder des Verkehrs vernachlässigt wurde, wie aber doch alles nach einem auf das Gesamtziel gerichteten Plan im einzelnen geordnet ist. Wohl nicht zufällig hat der Verfasser bei seiner Schilderung an den Anfang das gewaltige Werk der Schaffung des Reichsautobahnen-Unternehmens und des Baues der einzelnen Kraftfahrbahnen gestellt. Gerade dieses großzügige Bauunternehmen ist von Anfang an ein besonders wichtiger Bestandteil in dem Gesamtarbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung gewesen. Der Mitarbeit der Reichsbahn in finanzieller, organisatorischer und personeller Hinsicht ist sich der Verfasser hierbei voll bewußt.

Wenn der Verfasser im zweiten Abschnitt bei der Schilderung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen auf eine Beurteilung der Folgen dieser Maßnahmen für den Aufbau des Transportapparates und die Verkehrsbedienung eingeht, so begibt er sich auf ein überaus schwieriges Gebiet. Denn es darf nicht übersehen werden, daß viele und höchst bedeutsame Maßnahmen, die vom Staat oder von der öffentlichen Wirtschaft auf dem Gebiete des „Aufbaues des Transportapparates und der Verkehrsbedienung" getroffen wurden, nicht unter dem Einfluß der besonderen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen entstanden sind, sondern ganz allgemein auf der großen schöpferischen Planung einer organischen Aufbauarbeit im gesamten Verkehrswesen beruhen. Der Verfasser betont dies nicht genügend und entfernt sich infolgedessen mit dem weiteren Fortschreiten seiner Darstellung etwas von seinem Thema. Denn die staatlichen „Maßnahmen zur einheitlichen Gestaltung und Lenkung der Verkehrswirtschaft", also insbesondere die

Führung und der organische Aufbau des Verkehrs und die staatlichen Maßnahmen zur Regelung des planmäßigen Einsatzes der Verkehrsmittel, sind keinesfalls mehr mit dem Arbeitsbeschaffungsprogramm in unmittelbare Verbindung zu bringen oder gar nur als dessen „Einfluß" aufzufassen; hier handelt es sich eben um die neue Zielsetzung einer geordneten Gesamtverkehrswirtschaft überhaupt.

Im großen ganzen gibt der Verfasser einen guten Überblick über die Neuordnung des deutschen Verkehrswesens — soweit sie bisher gediehen ist. Er hat, was besonders vermerkt werden muß, die Bedeutung der Reichsbahn überall erkannt — und voll anerkannt —, ohne den vom Herausgeber gekennzeichneten übergeordneten Standpunkt gemeinschaftlicher Kräfteentwicklung zu verletzen.

Im einzelnen kann selbstverständlich zu allen Ausführungen des Verfassers, insbesondere soweit sie die Eisenbahnen betreffen, nicht Stellung genommen werden. Nur einiges sei kurz bemerkt: Man wird auch im Personenverkehr — selbst bei durchaus „vorsichtiger" Beurteilung — nicht davon sprechen können, daß „die Eisenbahnen ihren Höhepunkt bereits erreicht, wenn nicht schon überschritten hätten". Die Vorteile des Kraftwagens gerade im Personenverkehr werden von der Reichsbahn gewiß nicht unterschätzt, sondern in ihrer Bedeutung sogar ausdrücklich anerkannt. Die Reichsbahn setzt aber auch auf der Schiene dem Kraftwagen Leistungen entgegen (Schnelltriebwagen, Triebwagen, allgemeine Beschleunigung des Personenverkehrs usw.), mit denen sie sich einem ehrlichen Wettbewerb durchaus stellen kann, ganz abgesehen davon, daß im Personen m a s s e n verkehr die Eisenbahn überhaupt nicht weggedacht werden kann und gerade in den letzten Jahren große neue Aufgaben erhalten hat. Bei der Schilderung des Charakters des Tarifsystems der Deutschen Reichsbahn hat der Verfasser das Wesen der Gemeinwirtschaftlichkeit dieses Tarifsystems nicht klar erkannt. Z. B. bildet das System der Staffelung nicht etwa, wie der Verfasser annimmt, den wesentlichen Inhalt der Gemeinwirtschaftlichkeit. Die Gemeinwirtschaftlichkeit zeigt sich auf a l l e n Gebieten der Tarifordnung gleichermaßen, im Regeltarif und ganz besonders auch in den Ausnahmetarifen (unabhängig von der Frage der Staffelung); sie hängt aufs innigste mit der Betriebspflicht — nämlich auch auf unrentablen Strecken — zusammen. Der Verfasser weist auf diesen wichtigen Gesichtspunkt nur in der Weise hin, daß er ihn als Ansicht eines a n d e r n erwähnt. Man sollte übrigens in diesem Zusammenhang auch nicht davon sprechen, daß die Reichsbahn hierbei „auch privatwirtschaftlichen Erwägungen" gefolgt sei. Die Reichsbahn kennt keine solchen Erwägungen und kann sie nicht kennen, da sie nicht mit dem Ziele auf Gewinn arbeitet. Sie wird allerdings bei ihrem gesamten Tarifaufbau die Notwendigkeit eines Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben zu berücksichtigen haben. Das ist eine zum Wohle der Gesamtheit erforderliche Einstellung, also eine Staatsnotwendigkeit, und kann auch in einem übertragenen Sinne kaum als „privatwirtschaftlich" bezeichnet

werden. Schließlich ist es auch nicht richtig, daß die Reichsbahn „in den letzten Jahren" oder irgendwann überhaupt in den eigentlichen Bereich der Binnenschiffahrt durch ihre Ausnahmetarife eingedrungen sei; die Reichsbahn hat stets — im engsten Zusammenwirken mit dem Reichsverkehrsminister — die Lebensnotwendigkeiten der Binnenschiffahrt bei ihren Tarifmaßnahmen berücksichtigt.

Zusammenfassend sei gesagt, daß das Buch dem, der einen Überblick über die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft sucht, empfohlen werden kann. *Dr. Prinz.*

Sveistrup, P. P., und Tork, J. A. Baner og Biler. Gads Forlag. 117 S. Sonderdruck der Nordisk Tidskrift for teknisk Ökonomi. Kopenhagen 1936. Preis geh. 4 Kr.

Ein Wissenschaftler und ein Praktiker, nämlich der Lektor an der Universität Kopenhagen, Sveistrup, und der im Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahn tätige cand. polit. J. A. Tork, haben hier gemeinsam die Frage „Eisenbahn und Kraftwagen" und die vielen Probleme behandelt, die sich in der Kernfrage wiederfinden, wie man einen Weg finden kann, daß die einzelnen Verkehrsmittel das Verkehrsbedürfnis in der für die Allgemeinheit vorteilhaftesten Weise befriedigen. Es ist hierüber, wenn auch nicht in Dänemark, so doch in den meisten Ländern soviel geschrieben worden, daß man schon mit gewissem Mißtrauen an eine neue Schrift über diese Frage herantritt, weil man befürchtet, nur selten neue Gedanken schöpfen zu können.

Um so freudiger ist man überrascht, wenn man die vorliegende Schrift studiert hat, zumal sie nicht nur die geschichtliche Entwicklung, den Einbruch in das Verkehrsmonopol der Eisenbahn, sondern auch Wege zur Lösung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zeigt, die das Endziel der Entwicklung bezeichnen müssen. Mit dieser Anpackung der ganzen Frage geht die Schrift über den Rahmen hinaus, den nordischen Lesern Entwicklung und zukünftige Gestalt des Problems aufzuzeichnen, sondern verdient auch über den Norden hinaus Beachtung.

Lassen wir kurz die Hauptgedanken dieser Schrift an uns vorüberziehen. Ausgangspunkt für die ganze Frage ist das Verkehrsbedürfnis, das wieder abhängig ist von Zeit und Ort. Stagnation in der Bevölkerung und Rückgang des internationalen Handels werden eine verhältnismäßig nur geringe Steigerung des Verkehrsbedürfnisses zur Folge haben, so daß man an eine Einschränkung des jetzigen Verkehrsapparates, wenn man volkswirtschaftlichen Leerlauf vermeiden will, denken muß.

Die Verfasser behandeln dann die Verkehrsmittel Dänemarks, gehen auf die Kapitalanlage, die Leistungen der einzelnen Verkehrs-

mittel und ihre Kosten ein. Der Einbruch des Kraftwagens in das Verkehrsmonopol der Eisenbahn und die Verkehrsverluste der Eisenbahn werden geschildert wie auch die Gegenmaßnahmen der Eisenbahnen durch vermehrte und schnellere Zugleistungen und anpassungsfähigere Tarifpolitik. Durch die Möglichkeit, aus Wettbewerbsgründen Sonderfrachtsätze mit den Verfrachtern zu vereinbaren, ist die Dänische Staatsbahn in einer glücklicheren Lage als die meisten Bahnen, denen § 6 EVO. oder eine entsprechende Bestimmung die Fesseln anlegt, die einen Wettkampf auf gleicher Grundlage verhindern.

Um die beiden Verkehrsmittel volkswirtschaftlich richtig beurteilen zu können, werden die Kosten untersucht, wobei besonders auf Arbeiten von Schmalenbach und Pirath zurückgegangen wird. Die Verfasser kommen danach zum Ergebnis, daß der Verkehr zwischen den größeren Städten und über lange Strecken den Eisenbahnen zu überlassen ist, während für kürzere Strecken und für den Verkehr zwischen kleineren Orten dem Kraftwagen der Vorzug zu geben ist. Es wird darauf hingewiesen, daß die Einnahmen der Eisenbahn fast völlig dem eigenen Lande zugute kommen, während beim Kraftwagen ein großer Teil ans Ausland mittelbar abgeführt wird und die knappen Devisenbestände Dänemarks stark in Anspruch genommen werden. Denn fertige Kraftwagen und die meisten Ersatzteile werden aus dem Auslande bezogen wie auch Gummi, Öl und Benzin. Etwa 40—50 % der Kraftwagenkosten kommen nach Berechnungen der Verfasser dem Auslande zugute, bei den Eisenbahnen dagegen nur 10—20 %.

In dem Abschnitt Preispolitik wird dargelegt, wie sich infolge des ungehemmten Wettbewerbs das volkswirtschaftlich abgestimmte Gütertarifsystem der Eisenbahn auflöst und geradezu chaotische Zustände eintreten, die es erheischen, daß die Wirtschaftlichkeit im Verkehr durch eine vom Staat geleitete Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen wiederhergestellt werden muß.

Die positiven Vorschläge für eine Verkehrsteilung gehen dahin, daß immer das Verkehrsmittel zu bevorzugen ist, welches den Transport auf einer gegebenen Strecke mit den niedrigsten Kosten durchführen kann. Damit dient man auch am besten der gesamten Volkswirtschaft, weil man dadurch vermeidet, daß der Produktion Kapital entzogen wird, das in Verkehrsmitteln mit wirtschaftlich unvernünftigem Leerlauf arbeitet. Dieses Ziel ist aber nur erreichbar bei einem Monopol, das Eisenbahn und Kraftwagen in einer Hand umfaßt. Die Verfasser sprechen von einem Monopol unter Aufsicht des Staates, das aber keine bürokratische Einrichtung werden darf, die Fortschritt verhindert und die Verfrachter rücksichtslos behandelt, weil ihnen keine anderen Verkehrsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Man müsse daher alle Bestrebungen darauf abstellen, die Vorteile des Monopolgedankens ohne die Nachteile zur Durchführung zu bringen. Dieses Ziel lasse sich nicht erreichen, indem man den Eisenbahnen als der stärksten Partei die Entscheidung bei der Zu-

sammenarbeit überläßt, ebensowenig aber einem Kraftwagenbetriebsverband, sondern diese Aufgaben müsse man einer besonderen Organisation übertragen. Die Verfasser denken an die Einsetzung eines Verkehrsrats, dem auch unparteiische Sachverständige angehören.

Dieser kurze Überblick möge genügen, um zu zeigen, daß es sich um eine Schrift handelt, die in außerordentlich gründlicher und sorgfältiger Arbeit das so bestrittene Problem behandelt. Man wird den Verfassern auch voll zustimmen können, daß die von ihnen vorgeschlagene Lösung in der Richtung liegt, die wohl die Entwicklung in den meisten Ländern nehmen wird, wenn auch der Weg bis zum Endziel noch recht dornenvoll sein wird. Je mehr nationalpolitische und allgemein volkswirtschaftliche Gedanken zum Durchbruch kommen, um so eher wird das Ziel erreicht werden. *Paszkowski.*

Anger, G., Dr.-Ing. Zehnteilige Einflußlinien für durchlaufende Träger. III und 88 Seiten. Berlin 1936. Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geh. 8,20 RM.

Die großen und meist auch sehr eiligen Bauaufgaben im Brückenbau und im Ingenieurhochbau unserer Zeit verlangen dringend wirklich brauchbare und wertvolle Hilfsmittel, die dem entwerfenden Statiker die Kleinarbeit erleichtern und seinen Kopf für wichtige Rechnungen, die sich in keine Tabellenform fassen lassen, freimachen. Die Zahlenwerte sind vom Verfasser schon vor längerer Zeit berechnet worden und haben ihre Probe schon in sehr vielen Berechnungen bestanden. Trotzdem hat der Verfasser für jede Entdeckung eines Rechenfehlers eine Belohnung von 10 RM ausgesetzt.

Das Buch bringt zunächst die auf der Gleichung von Clapeyron beruhenden Formeln zur Berechnung der durchlaufenden Träger. Auf wenigen Seiten wird dann der Gebrauch der Einflußlinientafeln für die Momente und Querkräfte und der anderen Zahlenwerte erläutert. Die Zahlenwerte für gleichförmig verteilte Lasten sind besonders für den Hochbau wichtig. Für diesen sind auch Träger berücksichtigt, die kleinere Mittelfelder als Außenfelder haben. Die Einflußlinientafeln haben für den Brückenbau besondere Bedeutung. Die Zahlenwerte sind für Träger mit 2, 3 und 4 Öffnungen ausgerechnet, und zwar je 10 Felder. Die Zehnteilung erleichtert die Übersicht und das Interpolieren.

Für Träger mit 2 Öffnungen sind Verhältnisse der Stützweiten 1 : 1; 1 : 1,1; 1 : 1,2; 1 : 1,4; 1 : 1,5; 1 : 1,6; 1 : 1,8; 1 : 2 und 1 : 2,5 berücksichtigt, für Träger mit 3 Öffnungen 1 : 0,8 : 1; 1 : 1 : 1; 1 : 1,1 : 1; 1 : 1,2 : 1; 1 : 1,4 : 1; 1 : 1,5 : 1; 1 : 1,6 : 1; 1 : 1,8 : 1 und 1 : 2 : 1 und für Träger mit 4 Öffnungen 1 : 0,8 : 0,8 : 1; 1 : 1 : 1 : 1; 1 : 1,1 : 1,1 : 1; 1 : 1,2 : 1,2 : 1; 1 : 1,4 : 1,4 : 1; 1 : 1,5 : 1,5 : 1; 1 : 1,6 : 1,6 : 1; 1 : 1,8 : 1,8 : 1 und 1 : 2 : 2 : 1.

Das Buch ist ein wirklich hervorragendes Hilfsmittel für den Statiker in den Büros der Behörden, für Stahlbauanstalten, Zivilingenieure und Tiefbauunternehmungen. Es sei diesen warm empfohlen.

Schaper.

Schoßberger, H., Dr.-Ing. Luftschutz durch Stahl. Herausgegeben von der Beratungsstelle für Stahlverwendung, Düsseldorf, Stahlhof. 64 Seiten. 105 Abbildungen.

Diese Untersuchung über die Anwendung von Stahl im bautechnischen Luftschutz ist erschienen in der Heftereihe: „Stahl überall", die von der Beratungsstelle für Stahlverwendung in Düsseldorf herausgegeben wird und auch von dort bezogen werden kann. Schoßberger ist bekannt als Verfasser des Buches über bautechnischen Luftschutz, in dem der gesamte bauliche Luftschutz vom Städtebau bis zur Einrichtung des Schutzraums behandelt ist und in dem die Vorteile und Nachteile aller zu verwendenden Baustoffe, wie Mauerwerk, Beton, Eisenbeton, Holz und Stahl, aufgeführt sind. Wenn nun Schoßberger in dem vorliegenden Heft dem Stahl und seiner Verwendung im Luftschutz eine besondere Abhandlung widmet, so wendet er sich zunächst gegen den Vorwurf der Werbung für Stahl und begründet die Sonderveröffentlichung mit den vielen guten Eigenschaften dieses Baustoffs.

In dem 64 Seiten starken, mit 105 Bildern versehenen Heft wird zunächst die Wirkung der Spreng- und Brandbomben und der chemischen Kampfstoffe geschildert; sodann wird der Bau des Schutzraums und des luftgeschützten Hauses behandelt. Der Schutzraum im Wohnhaus und in den üblichen Betriebsräumen soll nicht gegen Volltreffer schützen, sondern nur gegen Splitter, Trümmer und Gas. Zur Herstellung der Schutzdecke kann in Neubauten und auch in Altbauten Stahl als Bewehrung, als Wellblech oder als Trägerlage verwandt werden; ebenso ist Stahl für Türen, Fensterblenden und Einrichtungsstücke im Schutzraum vorzüglich geeignet. Auch außerhalb der Häuser liegende Schutzräume können aus Stahlbohlen oder aus Stahllamellen gebaut werden. Weiter wird der Stahl bei Neubauten seine guten lufttechnischen Eigenschaften unter Beweis stellen, wenn ein Stahlgerippe die tragenden Teile des Hauses bildet und die Gefache mit Leichtbaustoffen ausgemauert sind. Durch einen Bombenabwurf werden vielleicht die Gefache zerstört, die Tragteile des Hauses aber bleiben erhalten. Die Kosten der Stahlausführungen werden nicht angegeben und auch nicht in Vergleich gesetzt mit anderen Baustoffen, wie Beton oder Eisenbeton.

Das Heft, das viele gute Beispiele für Schutzräume verschiedener Art bietet und aus der Feder des erfahrenen Fachmanns stammt, wird nutzbringend wirken und kann daher empfohlen werden. *Röttcher.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Kellerer, Hans, Dr.-Ing. Verkehrsstatistik. Verlag Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstr. 140/142. 264 Seiten. 44 Abbildungen. Preis 18 RM.

Piepenhagen, Günther, Dr. oec. Die Stellung des gewerblichen Kraftverkehrs in der deutschen Verkehrswirtschaft. Verlag Konkordia A.-G., Bühl/Baden. 111 Seiten. Preis 4 RM.

Sommerlatte, Geh. Reg.-Rat, Reichsbahndirektor, und Dr. jur. **Moormann,** Reichsbahnoberrat. Leitfaden für den Verkehrsdienst. Teil II: Das Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen. Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn. 210 Seiten. 11 Anlagen. Preis 2 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

55. Jahrg. Nr. 25 bis 32. Vom 20. Juni bis 8. August 1936.

(25:) Das Problem der Vereinheitlichung der Gütereinteilungen. — (26:) Tarifreform der Reichsbahn. — (27:) Zur Frage der Beseitigung geheimer Tarifbegünstigungen. — (28:) Die Erhaltung der volkswirtschaftlichen Mission der Eisenbahn als Hauptziel der Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. — (29:) Ein neuer deutsch-österreichischer Kohlentarif. — Die Tarifreform der Reichsbahn. — (30:) Das Verkehrsproblem im Rahmen der gesamten Wirtschaft. — (31:) Eisenbahnstatistische Geheimnisse. — (32:) Zum Eisenbahn-Kraftwagen-Problem in Österreich.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

53. Jahrg. Nr. 26. Vom 28. Juni 1936.

Die Prüfung der Kraftwagenbremse in Betrieb und Werkstatt. — Aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für 1935.

Die Bautechnik. Berlin.

14. Jahrg. Heft 29 bis 35. Vom 3. Juli bis 14. August 1936.

(29:) Die Schnettkerbrücke im Zuge der Verbandsstraße O W IV. (Ruhrschnellweg). — (32:) Theorie der Knickung gerader Stäbe und ihre Anwendung auf die Stabilität des lückenlosen Gleises. — (35:) Zum Einsturz der Eisenbahnbrücke über den Masnedsund (Dänemark).

Caminos de Hierro, Zeitschrift für Verkehr und Technik. Madrid.

10. Jahrg. Heft 204. Juni 1936.

Die menschliche Seite der Reisen. — Der Niedergang der Eisenbahnwerte. — Eine Vortragsfolge in der Zentralhandelshochschule von Spanien. — Eisenbahnpolitik: Kommentare zu einem Gesetzesentwurf. — Die Beförderung von Früchten mittels Behälter. — Der Kraftwagenverkehr: Praktisches Ergebnis der behördlichen Regelung nach der Verordnung vom 8. April 1936. — Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs über Arbeitsunfälle. — Eisenbahnarchiv: Gemeinschaftsverkehre zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. — Die Regelung des Kraftwagenverkehrs in den Vereinigten Staaten. — Zeitweise Einstellung des Verkaufs von Bahnsteigkarten.

Chronique des transports. Paris.

15. Jahrg. Nr. 12 bis 15. Vom 25. Juni bis 10. August 1936.

(12:) Le déficit des chemins de fer et l'Etat: la solution suisse. — La Compagnie du Nord en 1935. — (13:) Une nouvelle formule de tarifs: Les abonnements à taxe convenue. — (14:) Les résultats, d'Air France en 1935. — (15:) Les grands Réseaux de chemins de fer français en 1935.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 39 bis 46. Vom 26. Juni bis 14. August 1936.

(39:) Lufthansa auf dem Wege zur Eigenwirtschaftlichkeit. — (45:) Die Reichsbahn im ersten Halbjahr. — Gütertransport — privat oder gewerblich? — (46:) Beförderungssteuer und Werkfernverkehr.

Deutsche Wasserwirtschaft. Stuttgart/Berlin.

31. Jahrg. Heft 7 bis 8. Vom 1. Juli bis 1. August 1936.

(7:) Der Elster-Saale-Kanal. — (8:) Die Haftung für Verunreinigungen der Wasserläufe.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

33. Jahrg. Nr. 26 bis 33. Vom 25. Juni bis 13. August 1936.

(26:) Gütertarifreform zum 1. Oktober? — (33:) Die Ausnutzung der Netz- und Bezirkskarten der Deutschen Reichsbahn.

Eesti Raudtee. Tallinn. Reval.

15. Jahrg. Nr. 3. Vom 13. Juni 1936.

Neue Richtlinien in dem estländischen Eisenbahngesetz. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935. — Die Gefahr der Kampfgase für die Eisenbahner. — Die doppelstöckigen Stromlinienzüge zwischen Hamburg und Lübeck.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

57. Jahrg. Heft 27. Vom 2. Juli 1936.

Elektrische Bahnen. — Gleislose Fahrzeuge.

Engineering. London.

Band 141. Nr. 3676 bis 3682. Vom 26. Juni bis 7. August 1936.

(3676:) 2-6-2 type locomotive on the London and North Eastern Railway. — (3682:) Underground electrical equipment for mines.

Engineering News Record. New York.

Band 117. Nr. 1. Vom 2. Juli 1936.

Railway relocation at San Jose.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 64. Juni 1936.

(64:) Der Vorschlag über die Verkehrsanpassung. — Ergebnisse mit den Triebwagen bei der Madrid-Saragossa-Alicante-Bahn. — Die Madrid-Saragossa-Alicante-Bahn im Jahre 1935. — Wirtschaftliche Studie der Eisenbahnbetriebe. — Entwurf des Gesetzes über die staatliche Eisenbahnaufsicht. — Entwurf des Gesetzes über die Regelung des Kraftwagenverkehrs. — Die Beseitigung von Wegübergängen.

Le génie civil. Paris.

Band 109. Nr. 4 bis 6. Vom 25. Juli bis 8. August 1936.

(4:) Projet de tunnel routier traversant le massif du Saint-Gothard (Suisse). — (6:) L'entretien des moteurs de traction électrique dans les ateliers des chemins de fer de l'Etat.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

5. Jahrg. Nr. 7/8. Vom Juli/August 1936.

Die seitliche Abfederung der Schienenfahrzeuge. — Leichttriebwagen Reihe Ce 2/4 der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern—Lötschberg—Simplon.

Glasers Annalen. Berlin.

Band 118. Heft 12 bis Band 119. Heft 3. Vom 15. Juni bis 11. August 1936.

(12): Entwicklungsgang der elektrischen Lokomotiven. — (1:) Aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das 11. Geschäftsjahr. — Russische 2-G-2-Güterzug-Lokomotive. — Antrieb eines Fahrgestells auf Schienen durch einen Kraftwagen. — (2:) Eine schwere 1-E-1-Sandbahn-Tenderlokomotive. — (3:) Entwicklung der deutschen Eisenbahnwagen.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 4/5 bis 6. Vom April/Mai bis Juni 1936.

(4/5:) Eignungsprüfungen und Unfallhäufigkeit. — Beleuchtung und Leistung. — (6:) Leistungsverhalten und Arbeitscharakter im Schaubild.

The journal of the institute of transport. London.

Band 17. Nr. 9. Vom Juli 1936.

Municipal passenger transport. — The function of the trader in an efficient system of transport. — Second thoughts an the Road Traffic Acts.

Die Lokomotive. Wien.

33. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1936.

(6:) Die C-Verschub-Tenderlokomotiven Reihe 80 und 89 der Deutschen Reichsbahn. — Der englische Lokomotivbau im Zeitalter König Georg V. — Die berühmte „Outrance"-Schnellzugslokomotive der Frz. Nordbahn. — Höchstgeschwindigkeiten auf den Eisenbahnen Österreichs? — Elektrische Vollbahnen. — (7:) Verbesserungen an den Pacificlokomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — 1-C-Heißdampf-Schnellzuglokomotive für Nordirland. — Bo-Bo-Einphasengepäcktriebwagen Reihe E der Österreichischen Bundesbahnen. — Österreichs Eisenbahnstatistik.

Manchurian Economic Review. Harbin.

3. Jahrg. Nr. 15. Vom 1. August 1936.

Travel in Manchoukuo.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

11. Jahrg. Nr. 3. Juni 1936.

Der Oberbaumeßwagen der Deutschen Reichsbahn. — Verkehrswerbung und Reklame bei der Norwegischen Staatsbahn. — Der Eisenbahnunfall am 10. Oktober 1935 bei km 87,23 auf der Randsfjordbahn. — Die neuen Rangiertraktoren der Staatsbahn.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

62. Jahrg. Nr. 5 bis 6. Vom Mai bis Juni 1936.

(5:) Anpassung des norwegischen Gütertarifs an den Wettbewerb. — Beleuchtung und Anordnungen hierfür auf den Bahnhöfen der elektrisierten Strecken der Schwedischen Staatsbahn. — Schnelltriebwagen bei den norwegischen Eisenbahnen. — (6:) Die Umformerwerke der Staatsbahnelektrisierung. — Die Güterkraftwagenlinie Stockholm—Södertälje der Schwedischen Staatsbahn.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band VII. Nr. 7 bis 8. Vom Juli bis August 1936.

(7:) Wettbewerb durch Kraftwagen, Schiff und Flugzeug. — Über Resonanzerscheinungen am rollenden Material und einige Mittel zu ihrer Bekämpfung. — Gleiskrümmungen. — Die Metro-Untergrundbahnen von Moskau. — Die Wärmeverhütung der Schienenenden. — Über die Zuggeschwindigkeit. — Über die Dichtigkeit der Bahnsteigtunnel. — Leichterer Wagenbau bei meterspurigen Eisenbahnen. — (8:) Gegenbogen ohne Zwischengerade. — Über die besonders schnellen Züge im Verkehr zwischen Chicago und den Zwillingsstädten St. Paul und Minneapolis. — Über eine in Rußland gebaute nicht-gelenkartige Lokomotive mit der Achsanordnung 2-7-2. — Erfolgreicher Versuchsbetrieb mit Rollenlagern an den Treibstangen einer Pennsylvania-Pacific-(2-C-1)-Lokomotive. — Vergnügungs-Schienenfahrt auf Wüstenstrecken in Ägypten. Inbetriebnahme von 10 Dieseltriebwagen mit Luftkühlung im Gebiet von Kairo und Alexandria. — Die Dritte Internationale Dampftafel-Konferenz. — Maßnahmen der französischen Eisenbahnnetze zur Verbesserung der Laufreifen. — Die Luftaufbereitung nach dem Verfahren Ganz. Eine besonders für Triebwagen entwickelte Ausführung. — Dunlop-Fouga-Triebwagen mit Lenkdrehgestellen und elastischen Rädern mit Luftreifen. — Die bauliche Ausbildung des Gleises für große Geschwindigkeiten.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

91. Jahrg. Heft 13 bis 15. Vom 1. Juli bis 1. August 1936.

(13:) Neuerungen an den Weichen der Deutschen Reichsbahn. — Entwicklung der Eisenbahnweichen in Deutschland. — Die neuen Weichen Form B der Österreichischen Bundesbahnen. — (14:) Die Fahrzeuglager der Deutschen Reichsbahn. — (15:) Technischer Ausschuß des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. — Die Messung der gegenseitigen Höhenlage der Fahrschienen in den Oberbaumeßwagen der Deutschen Reichsbahn. — Der Übergangsbogen mit geschwungener Überhöhungsrampe. — Eigenspannungen in Eisenbahnschienen.

Railway Age. New York.

Band 100. Nr. 23 bis Band 101. Nr. 5. Vom 6. Juni bis 1. August 1936.

(23:) Impact on bridges-an achievement in research. — Power plant on wheels. — Pooling of grain elevators again urged. — Publicize success of new trains. — Pool L. c. l. Eastman again adjures. — Air conditioning research now well underway. — Bin pricing in Wabash stores survives depression. — R. F. C. Chairman explains M. a. St. L. plan. — A. A. R. to spend $ 1 300 000 for national advertising. — (24:) Recent advances in rail manufacture. — E. H. Harriman memorial medal awards for 1935. — Passenger-train length, speed and horsepower. — „Cost finding" plan proposed. — Continuation of federal co-ordinator office doubtful. — Train service rules surveyed. — Freight claim division meeting. — Why „co-ordination" comes slowly. — (25:) Three long years. — Lehigh

Valley combs property for unnecessary facilities. — Eastman hoils passenger revival. — Mechanical division to meet. — „Surcharges" continued six months. — Co-ordinator reparts on consolidation and modernization of shops. — 100 000 th patent issued to Pullmann-standard. — Containers on nation-wide scale. — Co-ordinator's office expires. — I. C. C. begins probe of collection and delivery. — (26:) Superintendents in lively session. — C. P. R. jubilee. — Rail failure statistics for 1934. — The Railroads at the Texas centennial. — Claim agents survey performance and problems. — Mechanical division holds meeting at Chicago. — (1:) The new streamliner „City of Denver". — Railway supply forces all set for annual meeting. — Railway buying $ 450 000 000 in six months. — Railway buying, captures public interest. — Co-ordinator's report on dining car supplies aired. — A. A. R. to continue co-ordination studies. — Bethlehem opens continuous strip mill. — Further progress in study of rails. — C. and D. hearings at New York. — Warehousing practices at New York condemned. — (2:) New York Central builds distinctive streamline train. — Railroad week well organized. — Superintendents discuss high-speed passenger trains. — Accounting officers hold first A. A. R. meeting. — Engineers and scientists discuss materials at Atlantic City. — Safety section meets at Chicago. — (3:) F. E. C. erects first all-welded bascule span. — Charges for refrigeration services prescribed. — Union Railroad receives transfer locomotives from Baldwin. — Public responds to Railroad week. — Federal government paying Railroad pensions. — Railroad supply departments hold annual meeting. — (4:) New brake-shoe testing machine in Sargent Laboratory. — Air brake and signal companies elect officers. — Wood preservation gains 16 per cent in 1935. — Suggests electrification on 20 Railroads. — Railroad construction indices for 1935. — Rock Island plan of reorganization. — (5:) Build low-level bridge to solve high-water problem. — Streamline passenger locomotives for Canadian National. — Speed and efficiency in handling merchandise. — U. P. to build first steam turbine electric locomotive. — Multiple car rates in Michigan. — Automatic crossing gates on the Louisville a. Nashville.

Railway Gazette. London.

Band 64. Nr. 25 bis Band 65. Nr. 7. Vom 19. Juni bis 14. August 1936.

(25:) Railway speed development in 1935. — Doncaster works, L. N. E. R. — Pneumatic-tyred railcars for service in Britain. — New three-cylinder 2-6-2 locomotives, L. N. E. R. — (26:) The Bulgarian State Railways. — The Knorr feed-water heater. — New 2-6-0 standard locomotives, Assam-Bengal Railway. — New streamlined locomotives, C. N. R. — Reinforced concrete railway overbridge. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (1:) 2-8-2 type three-cylinder engines, L. N. E. R. — Colour-light signalling at Leeds New Station, L. N. E. R. — (2:) Corrosion of painted structures. — Reinforcing rail-to-sleeper fastenings. — Michelin developments in France. — New 4-6-0 freight locomotives, Southern Railway. — Pullman buffet car for Newhaven boat trains. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (3:) M. a. G. N. R. management changes. —

Arc-welded rail joints. — New Portsmouth goods depot, Southern Railway. — Modified Japanese streamlined locomotive. — (4:) Nomogram for D. C. track circuits. — The Fuka to Mersa Matrouh extension, Egypt. — New composite sleeping cars, L. M. S. R. — The mechanics of Railway track. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (5:) The fasted trains in Great Britain. — Ministry of transport statistics. — Key control of points on light Railways. — Turning locomotives by power from brake apparatus on the L. N. E. R. — New standard 2-8-2 type locomotive in Japan. — (6:) The Railway wages decision. — The Bologna Direttissima and Florence New Station. — New C. P. R. streamlined locomotive. — Accelerating the Arran Mail service. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (7:) Rating of Railways. — Machining a locomotive valve gear. — Steel bridges on the Kiel canal. — L. M. S. R. passenger launch „teal".

Railway signaling. Chicago.

Juni bis Juli 1936.

(Juni:) New electro-pneumatic plant on Pennsylvania at Newark. — Flashing lights at 20 crossings in Kalamazoo. — „Balance" in dispatching circuits. — Southern Railway operates signal shop at Lexington, Ky. — Boston a. Maine and the New Haven repair signaling damaged by floods. — (Juli:) Louisville a. Nashville consolidates interlockings. — 34 train stops eliminated daily by an interlocking. — Remote control on the Pennsylvania. — Power interlocking replaced by automatic plant. — Replacing semaphores with position-light signals.

REA. Der elektrische Betrieb. Berlin.

34. Jahrg. Heft 6. Vom Juni 1936.

Die Durchführung des § 6 des Reichsenergiegesetzes. — Die Muster-Versorgungsbedingungen der Vereinigung der Elektrizitätswerke.

Die Reichsbahn. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 24 bis 33. Vom 10. Juni bis 12. August 1936.

(24:) Neuzeitliche Eisenbahnverkehrsfragen im Personen- und Güterverkehr. — (25:) Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn anläßlich der IV. Olympischen Winterspiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen. — Der Umbau des Empfangsgebäudes in Ratibor. — (26:) Die neuen Personenwagenvorschriften. — Inhalt, Form und Zuständigkeit zum Erlaß bahnpolizeilicher allgemeiner Vorschriften aus § 77 BO. — (27:) Betriebsverbundenheit, die Grundlage der Unfallverhütung im Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst der Deutschen Reichsbahn. — Reichsbahnarbeiter im Hörsaal. — (28:) Aussichtstriebwagen mit Antrieb durch Dieselmotoren. — Eine ungewöhnliche Schwerlastbeförderung mit Straßenfahrzeugen der Reichsbahn. — (29:) Reichsbahn und Dritte Reichsnährstandsausstellung in Frankfurt (M.). — (30:) Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. Dritter Bildbericht. — (31:) Die Reichsbahn auf der Ausstellung „Deutschland". — (32:) Reichsbahn und XI. Olym-

pische Spiele. — (33:) Die Ausflugsfahrten der Deutschen Reichsbahn von Saßnitz nach Trälleborg, Malmö und Lund. — Die Deutsche Reichsbahn bei der 3-Tage-Mittelgebirgsfahrt 1936. — Die Neuordnung des Entfernungszeigers der deutschen Eisenbahn-Gütertarife.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 57. Nr. 27 bis 32. Vom 4. Juli bis 8. August 1936.

(27:) Einheitliches Haushaltsrecht in Reich und Ländern. — (29:) Das neue Recht der Umlegung. — Die Änderung des Beförderungssteuergesetzes. — (32:) Das neue Reichsurkundensteuergesetz. — Zur Frage der Neuregelung der Anliegerbeiträge.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 50 bis 51. März bis April 1936.

(50 und 51:) Die Schienenautos: Allgemeine Richtlinien über ihre Verwendung. — Finanz-, Betriebs- und Verkehrsstatistiken über verschiedene Zeiträume.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

55. Jahrg. 2. Halbjahr. Nr. 1. Vom 1. Juli 1936.

L'équipement en bloc automatique par panneaux lumineux de la section de ligne Creil-Longueau. — Le barrage et l'usine de Marèges de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans. — Une méthode d'essai des appareils destinés à diminuer la résistance de l'air sur les locomotives et les autres véhicules de chemins de fer. — Construction d'essieux condés polyblocs dans les Ateliers des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine à Basse-Yutz (Moselle). — Terminus automatiques sur la ligne d'Auteuil. — Les chemins de fer du Maroc de 1933 à 1935.

Ruhr und Rhein. Essen.

17. Jahrg. Heft 27 bis 32. Vom 3. Juli bis 7. August 1936.

(27:) Erweiterte Beförderungssteuer. — (28:) Hundert Jahre Bahnfracht. — (32:) Güterfernverkehrsgesetz.

SBB.-Nachrichtenblatt. Bern.

13. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1936.

(6:) Zur Revision der Personentarife der SBB. — Von den Städteschnellzügen Zürich—Genf—Zürich. — (7:) Zur Revision der Personentarife der SBB. — Neues aus dem Reich der Eisenbahnen. — Ablieferung des Transportguts vor Einlösung des Frachtbriefs.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 108. Nr. 5. Vom 1. August 1936.

Geschäftshaus Viktoria mit Großrestaurant am Bahnhofsplatz in Zürich.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

56. Jahrg. Heft 25. Vom 18. Juni 1936.

Entwicklung und Aufbau der Saar-Ferngasversorgung.

Los Transportes. Halbmonatszeitschrift für Eisenbahn-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehr. Madrid.

18. Jahrg. Heft 425 bis 427. Vom Juni bis Juli 1936.

(425:) Das Eisenbahnproblem: Amtliche Vorschläge zu der gesetzlichen Neuordnung. — Erhebliche Fehlbeträge bei der M.Z.A.-Bahn im Jahre 1935. — Verband der spanischen Privatwagenbesitzer: Haftpflicht der Eisenbahn bei Beschädigungen der Privatfahrzeuge. — (427:) Entwurf für eine Verordnung über den Kraftwagenverkehr. — Verkehrstheorien: Anregungen. — Verband der spanischen Privatwagenbesitzer: Rechtsstreit über den Unfall bei La Cañada, bei dem sieben Privatwagen zerstört wurden.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (VAE.). Berlin.

Band 2. Heft 2. Juli 1936.

Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — Die Haftungsbestimmungen im Verhältnis zwischen der Deutschen Reichspost und dem Fernsprechteilnehmer nach deutschem Fernsprechrecht. — Grundzüge des Planfeststellungsrechts bei Reichsbahnanlagen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

15. Jahrg. Heft 6 bis 7.

(6:) Die „gemischten Beförderungen" im römischen I.Ü.G. — Erzwungenes Vorfahrtsrecht der Straßenbahnen? — Besonderheiten des Verkehrsrechts auf den Reichsautobahnen. — Der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen. — In welchem Umfang haftet der Wegebaupflichtige für seine Beamten und Angestellten? — (7:) Militär-Verkehrsrecht. — Die Pfändung von Nachnahmebeträgen bei Güterabfertigungen. — Haftung für Verkehrsunfälle auf Reichsautobahnen. — Der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen.

Verkehrstechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 12 bis 15. Vom 20. Juni bis 3. August 1936.

(12:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935. — Die Frühjahrswerbung der Rheinischen Bahngesellschaft. — (13:) Die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen nach dem Beförderungssteuergesetz. — Zur Neuordnung des Verkehrsgewerbes. — Die Berliner Nord-Süd-S-Bahn. — (14:) Die Olympischen Spiele in Deutschland 1936. Aufgaben der Verkehrsregelung. — Zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten der Oberflächenverkehrsmittel. — Güternahverkehr. — (15:) Raumordnung. — Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — Elektrische Bahnen.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

30. Jahrg. Heft 26 bis 32. Vom 24. Juni bis 5. August 1936.

(26—27:) Organischer Aufbau des Verkehrs. — Der Sezessionskrieg, der amerikanische Bürgerkrieg als erster „Eisenbahnkrieg". — (28:) Neuzeitliche Luftaufbereitung in den Personenfahrzeugen der USA-Bahnen. — Die Bahnbauten in der Türkei. — (29:) Technische Neuerungen beim Bau der Reichsautobahnen. — Die malerische Behandlung der Wände in den Schalterhallen der Hauptbahnhöfe Stettin und Stralsund. — (30/31:) Die Geschichte der Berliner Nord-Süd-S-Bahn. — Die Bedeutung der Nord-Süd-S-Bahn in baulicher und betrieblicher Beziehung. — Die Tunnelbauarbeiten im nördlichen Abschnitt der Nord-Süd-S-Bahn. — Nord-Süd-S-Bahn: Bauabschnitt Ziegelstraße—Dorotheenstraße. — Nord-Süd-S-Bahn: Bauabschnitt Unter den Linden. — Die neuen Wagen der Berliner Stadtbahn. — Die Stromversorgung. — Die architektonische Ausgestaltung der Bahnhöfe. — Ausblick. — (32:) Neubauten im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Dessau. — Die Wechselstrom-Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn.

Wochenbericht des Instituts für Konjunkturforschung. Berlin.

9. Jahrg. Nr. 28. Vom 15. Juli 1936.

Wandlungen im Verkehr: Die Probleme des Personenverkehrs.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

56. Jahrg. Heft 26 bis 32. Vom 24. Juni bis 5. August 1936.

(26:) Ausgestaltung und Entwicklung der Verdingungsordnung für Bauleistungen. — (32, Beilage:) Berechnungsgrundlagen für stählerne Eisenbahnbrücken (BE.). Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn.

Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. Paris.

12. Jahrg. Nr. 5. Vom Mai 1936.

Die vier großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens im Geschäftsjahr 1935. — Bericht über die Geschäfte der Allgemeinen Ausgleichsstelle in Brüssel (BCC.) im Jahre 1935. — Bericht an den Geschäftsausschuß des IEV. über die Geschäftsführung des BCC. im Jahre 1935. — Internationale Behälterwoche. — Internationale Eisenbahnstatistik.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 80. Nr. 26 bis 33. Vom 27. Juni bis 15. August 1936.

(26:) Neue Lokomotiven. — (28:) Umbau des Bahnhofs Zoo in Berlin. — (29:) Dampftriebzug. — Neue Berliner S-Bahn-Züge. — (31:) Die Bauten des Reichssportfeldes. — (33:) Abwassereinigung in Amerika und England.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

31. Jahrg. Nr. 7 bis 8. Vom 1. Juli bis 1. August 1936.

(7:) Vorträge über Unfallbegutachtung. — (8:) Nachträge zu den Farbensinnproben. — Bemerkenswertes aus der Rechtsprechung, aus Urteilen und Entscheidungen.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Hamburg.

68. Jahrg. Nr. 6/7. Vom Juni/Juli 1936.

Deutscher Binnenschiffahrtstag 1936. — Die Binnenschiffahrt im Zuge der neuen deutschen Rechtsentwicklung. — Kraftwagen und Binnenschiffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk). Berlin.

31. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 10. Juli bis 1. August 1936.

(9:) Neuere Entwicklung auf dem Gebiete der Zugbeeinflussung. — Die Reichsbahnweichen. — (10:) Die Entwicklung der Schaltung des elektrischen Stellwerks von Siemens & Halske (VES.). — Zur Frage der Wartung der Sammlerbatterien: Entgegnung und Ergänzung zum Aufsatz von Nr. 3, Jahrg. 1936. — Der Riegelhandverschluß.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

44. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1936.

(6:) Resolution des Völkerbundsrats zur Ratifikation und Inkraftsetzung der in Rom im Jahre 1933 ausgearbeiteten neuen I.Ü.P. und I.Ü.G. — Die wichtigsten Änderungen des I.Ü.P. durch die römische Konferenz. — (7:) Wiederauffinden des Gutes nach dem neuen I.Ü.G. vom 23. November 1933.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

4. Jahrg. Heft 13 bis 14. Vom 3. Juli bis 18. Februar 1936.

(13:) Die Industrialisierung Rußlands. — (14:) Nordschleswig als Grenzland.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

76. Jahrg. Nr. 24 bis 33. Vom 11. Juni bis 13. August 1936.

(24:) Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Kraftwagen in Polen. — Der neue diesel-elektrische Triebwagen der Österreichischen Bundesbahnen. — (25:) Der Königsberger Hafen und seine wirtschaftliche Bedeutung. — Zum Begriff des Absenderirrtums in der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Baupläne in Dänemark und Schweden. — (26:) Die internationale Regelung des Expreßgutrechts nach der Revisionskonferenz in Rom 1933 und ihre Geschichte. — Die Donau und ihre Eisenbahnbrücken. — Wie verteilte sich im Jahre 1933 mengenmäßig der Güterverkehr der Erde auf Land und Wasser. — (27:) Das Problem von Schiene und Straße in Schweden. — Einige Fragen aus dem Personenbeförderungsrecht. — Der neue Entfernungszeiger der Deutschen Gütertarife. — (28:) Die Entwicklung der Personenschiffahrt auf dem Rhein. — Zur Tagung des Internationalen Behälterbüros bei der Internationalen Handelskammer in Paris vom 21. bis 24. April 1936 in Frankfurt (M.). — Die neue Organisation des deutschen Verkehrsgewerbes. — (29:) Internationalisierung von Verkehrswegen. — Die Eisenbahngesellschaften von Groß-

britannien und Irland im Jahre 1935. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (30:) Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn auf der Jahrhundertausstellung, gesehen vom Architekten. — Die neue Verdingungsordnung. — Vorbereitungen der Deutschen Reichsbahn zu den XI. Olympischen Spielen. — (31:) Die Bedeutung der Reichsbahn-Gütertarife für die deutsche Ein- und Ausfuhr. — Berliner Nordsüd-S-Bahn. — (32:) Deutsche Verkehrspolitik aus dem Blickpunkt des rheinischen Wirtschaftskreises. — Eine neue Bahn im fernen Sowjet-Osten. — Technischer Ausschuß des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. — (33:) Neue Anpassung des norwegischen Gütertarifs an die Wettbewerbslage. — III. Verkehrswissenschaftliche Woche in Wien. — Die Beteiligung der Reichsbahn an der Ausstellung „Deutschland".

Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann-Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19

Der Anteil Württembergs an der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens von der Schaffung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes bis zum Kriegsende.

Von

Staatssekretär i. R. Dr. h. c. **Stieler** in Bebenhausen.

Wenn ich der Aufforderung nachkomme, über die Beteiligung Württembergs an den Bestrebungen zu berichten, die von der Schaffung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes bis zum Kriegsende auf Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens hinzielten, so geschieht dies deshalb, weil ich einer der wenigen noch Lebenden bin, die in dem ganzen bezeichneten Zeitraum an den hier in Betracht kommenden Arbeiten beteiligt waren. Ich darf also diese Darstellung als persönliche Erinnerungen bezeichnen.

I. Als ich im Sommer 1907 aus der Stellung eines vortragenden Rates im Reichseisenbahnamt in den württembergischen Eisenbahndienst zurückkehrte, war der von Württemberg nach Benehmen mit dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Budde, angeregte Plan der Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft als endgültig gescheitert anzusehen. Budde, in der letzten Zeit seiner Ministertätigkeit durch ein schweres Leiden gehemmt, hatte die Energie nicht mehr aufbringen können, den Widerstand des preußischen Finanzministers zu brechen, der, erst spät zu den Verhandlungen zugezogen, dem Plan von Grund aus abgeneigt war. Dazu kam der Widerstand Bayerns, der sich sehr geschickt in die Form eines Gegenvorschlags gekleidet hatte. So wäre der Nachfolger Buddes, Breitenbach, auch wenn er freie Hand gehabt hätte, gar nicht in der Lage gewesen, den Gedanken einer umfassenden Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wieder aufzunehmen, als deren Vorstufe die Betriebsmittelgemeinschaft beargwöhnt war. An die Möglichkeit, das Bismarcksche Projekt der Schaffung von Reichseisenbahnen durchzuführen, war damals ebenso wenig zu denken, wie an die

Zusammenfassung der deutschen Staatsbahnen auf föderalistischer Grundlage, etwa nach Analogie des Zollvereins, wie sie unter anderen deutschen Politikern der spätere Reichskanzler, Fürst Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst, als bayerischer Ministerpräsident im Auge gehabt hatte und wie er sie wohl auch als Kanzler gern verwirklicht hätte. Auch für die Ausdehnung der Preußisch-Hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft auf weitere Staatsbahnen wäre Preußen und wäre insbesondere Herr v. Breitenbach nicht zu haben gewesen. Als Präsident der Direktion Mainz hatte er, wie er mir einmal erzählte, besonders schmerzlich erfahren müssen, wie in Hessen „nicht einmal die sich zu dem Kinde bekannten, die es in die Welt gesetzt hatten". Um so bereitwilliger war der neue Minister, auf einzelnen Teilgebieten den Vereinheitlichungswünschen anderer Staatsbahnverwaltungen entgegenzukommen. Alsbald nach dem Scheitern der Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft waren dem preußischen Staatsbahnwagenverband, der damals schon die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen wie auch die oldenburgischen Bahnen mit umfaßte, die mecklenburgischen Staatsbahnen beigetreten, und im unmittelbaren Anschluß hieran begannen die Verhandlungen mit Württemberg und Baden über deren Aufnahme in den Verband.

II. Diese Verhandlungen wurden vom Sommer 1907 an zunächst vertraulich geführt. Auf preußischer Seite war an erster Stelle beteiligt der damalige Ministerialdirektor Franke, Baden war durch den Staatsrat Schulz, Württemberg durch mich vertreten. Die Erfahrung, die man bei der Behandlung der Frage einer Betriebsmittelgemeinschaft mit Bayern gemacht hatte, veranlaßte Preußen, zunächst von einer Einladung Bayerns zu den Besprechungen abzusehen. Ebenso wurde mit Rücksicht auf die Erlebnisse der letzten Jahre darauf verzichtet, Sachsen alsbald zuzuziehen. Anregungen dieser Länder, ihre Aufnahme in den Staatsbahnwagenverband zu erörtern, lagen nicht vor, und wir kamen überein, die Verhandlungen zunächst einmal zwischen Preußen, Württemberg und Baden so weit zu fördern, daß Württembergs und Badens Beitritt zu dem Verband auch dann sichergestellt gewesen wäre, wenn Bayern und Sachsen bei den nunmehr auch ihnen freizustellenden Verhandlungen Schwierigkeiten gemacht hätten. Diese Art des Vorgehens hat sich außerordentlich bewährt. Ich habe es später immer bedauert, wenn aus politischen Erwägungen nicht nach gleichem Rezept verfahren werden konnte. Und ich stehe nicht allein mit der Überzeugung, daß auch in anderen Einheitsfragen der bayerische Widerwille gegen die Aufgabe von Sonderrechten auf diese Weise am schmerzlosesten überwunden worden wäre.

Trotz des allgemein vorhandenen guten Willens zogen sich unsere Verhandlungen ziemlich in die Länge. Allerlei technische Bedenken mußten ausgeräumt werden. Es hat sich später auch gezeigt, daß sie unbegründet waren. Besondere Schwierigkeit machte die Festsetzung der Vergütung, die jede Verwaltung für die auf ihre Strecken fallenden Leistungen des gemeinschaftlichen Wagenparks zu zahlen haben sollte. Wenn man großzügig gewesen wäre, so hätte man über die Verschiedenheiten der einzelnen Netze hinweggesehen und einen einheitlichen Vergütungssatz festgesetzt. Zu diesem Entschluß konnte man sich aber nicht aufraffen, und so wurde aus der Vergangenheit ein Schlüssel errechnet, der diese Verschiedenheit berücksichtigen sollte. Solche Rechnungen sind immer bedenklich, weil sie nicht beachten, daß die Verhältnisse gerade durch die Neuregelung gründlich geändert werden, und weil sie sich nicht revidieren lassen ohne Aufhebung der geschlossenen Gemeinschaft. So bleiben die Klagen derer nicht zu widerlegen, die behaupten, durch Heranziehung der Vergangenheit für alle Zukunft geschädigt zu sein. Das war, wie hier bemerkt werden mag, auch die Schwäche des preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrags.

Das Jahr 1908 ging über diesen Verhandlungen hin, zu denen dem ursprünglichen Plan gemäß Bayern und Sachsen eingeladen wurden, sobald zwischen Preußen, Württemberg und Baden eine grundsätzliche Einigung erzielt war. Der Zutritt bayerischer und sächsischer Vertreter brachte keine wesentliche Änderung der grundlegenden Bestimmungen. Die Verhandlungen, die jetzt offiziell unter dem ausgezeichneten Vorsitz des Unterstaatssekretärs Stieger stattfanden, verliefen ohne allzu große Reibungen, und am 1. April 1909 konnte das Übereinkommen über die Bildung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes in Kraft treten.

III. In Württemberg war die öffentliche Meinung mit dem Erreichten nicht zufrieden. Der preußische Ministerialdirektor Kirchhoff, der bei der Beratung der Betriebsmittelgemeinschaft eine Rolle gespielt hatte, und der mittlerweile aus dem Staatsdienst ausgeschieden war, fand hier gläubige Anhänger für seine Behauptung, daß diese weitergehende Vereinheitlichung leicht hätte unter Dach gebracht werden können. Ich habe die Überzeugung gewonnen, daß der Stand jener Verhandlungen bei ihrem Abbruch durchaus nicht dazu angetan war, diesen Optimismus zu rechtfertigen. Aber schließlich kam es darauf gar nicht an: Deutschland war eben damals noch nicht reif für eine weitergehende Vereinheitlichung seiner Eisenbahnen.

Bei meinem Ausscheiden aus dem Reichseisenbahnamt (1907) hatte ich für meinen damaligen Chef wie für den württembergischen Minister, unter dem ich weiterzuarbeiten hatte, eine ganz kurze Denkschrift

ausgearbeitet über die Gründe, die alle anderen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz außer Württemberg zur Zeit abhalten müßten, eine engere Gemeinschaft einzugehen. Preußen: nach der glänzenden Verstaatlichungsaktion saturiert, die Eisenbahneinnahmen das Rückgrat der Staatsfinanzen, der maßgebende Einfluß auf das gesamte deutsche Eisenbahnwesen sichergestellt nicht nur durch die Größe seines Netzes, sondern Süddeutschland gegenüber noch verstärkt durch die Stellung des Eisenbahnministers als Chef der reichsländischen Eisenbahnen und durch den die Mainlinie weiter durchbrechenden preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag. Bayern: jeder Abgabe von Hoheitsrechten abgeneigt, mit einem sehr gut abgerundeten Netz unter straffster Führung der Münchener Zentralstelle, schwacher Punkt nur die Pfalzbahnen. Sachsen und Baden: mit ihren Umschlagplätzen Riesa und Mannheim in der Lage, eigene Tarifpolitik und damit eigene Wirtschaftspolitik zu treiben, sicher daran festhaltend, solange die Bundesstaaten eine selbständige Finanzwirtschaft führten. In München, in Dresden wie in Karlsruhe war man nicht bereit, diese Stellung preiszugeben, selbst wenn der Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen finanzielle Vorteile auf diesem Sondergebiet verheißen hätte.

In Württemberg lagen die Verhältnisse anders. Ein Blick auf die Landkarte zeigt, wie leicht sein Netz bei der Bedienung des Durchgangsverkehrs von den Nachbarn zurückgesetzt werden konnte.

„Mein Württemberg! Die Eisenbahn, die bringt Dir vielen Schaden,
Denn der Verkehr geht nebenan durch Bayern und durch Baden!" —

so lautet ein damals viel zitierter Vers, dessen Verfasser in den Reihen württembergischer Verkehrsinteressenten zu suchen ist. Er bringt zum Ausdruck, was in diesen Kreisen unbedingt geglaubt wurde. Ihren besten Ausdruck aber hatte diese Meinung und hatten die daraus hervorgehenden Wünsche gefunden in einer Druckschrift: „Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft!", die der Syndikus der Stuttgarter Handelskammer, Prof. Dr. Huber, im Jahre 1902 im Auftrag des Württembergischen Handelstages herausgegeben hatte. Wohl waren auf Drängen Württembergs und des unter ähnlichen Verhältnissen leidenden Königsreichs Sachsen die ärgsten Mißstände bei der Bedienung des Güterverkehrs beseitigt worden, allein noch bei Kriegsende mußten die Bruttoausfälle, die Württemberg durch Umfahrung im Güterverkehr zu leiden hatte, auf 5% seiner gesamten Güterverkehrseinnahmen geschätzt werden. Zieht man hiervon den Teil ab, der auf betrieblich und wirtschaftlich gerechtfertigte Umfahrungen entfällt, so bleibt immer noch ein erheblicher Rest. Mit dem Ausland hatten die württembergischen Bahnen nur e i n e Be-

rührung: am Bodensee. Es ist bezeichnend, daß lange versucht wurde, dies zur Heranziehung des von Mannheim an auf die Bahn übergehenden Getreide-Imports der Ostschweiz aus Übersee auf die württembergischen Linien zu benutzen. Unerfreuliche Tarifkämpfe mit Baden waren die Folge dieser Bestrebungen.

Im Personenverkehr stießen die württembergischen Versuche zur Heranziehung des Durchgangsverkehrs regelmäßig sofort auf die entgegenstehenden Interessen der Nachbarn, deren Mitwirkung erforderlich gewesen wäre, um die württembergischen Wünsche zu erfüllen. Dies gilt hier besonders vom Nord-Süd-Verkehr.

Preußen waren diese Dinge, die immer wieder den Anstoß zur Behandlung der Einheitsfrage geben mußten, sehr unbequem. Da das württembergische Netz aber mit dem preußischen nicht zusammenstieß, und eine Verbindung nur über Baden und Bayern herzustellen war, konnte sich der preußische gute Wille, uns zu helfen, nur mittelbar auswirken.

Eine eigene Tarifpolitik und damit eine eigene Wirtschaftspolitik zu treiben, war dem Lande Württemberg nach Lage der Verhältnisse versagt. Die ihm zustehende Tarifhoheit hatte auch nach der Seite einer Einnahmeerhöhung keine praktische Bedeutung. Eine allgemeine Erhöhung der Tarife über die deutsche Norm hätte den Durchgangsverkehr noch mehr von den württembergischen Linien abgelenkt, und eine einseitige Belastung des Binnenverkehrs hätte die ohnedem nicht auf Rosen gebettete Wirtschaft unseres Landes aufs empfindlichste getroffen.

Hätte Preußen, und mit dieser Möglichkeit war im Hinblick auf die glänzenden Eisenbahnfinanzen immer zu rechnen, seine Tarife weiter erheblich ermäßigt, so wären wir nicht rechtlich, aber tatsächlich genötigt gewesen, ihm zu folgen. Das hätte einen völligen Zusammenbruch des Eisenbahnwesens unseres Landes bedeutet.

Es wäre aber durchaus falsch, zu meinen, daß die Finanzlage Württembergs während der hier zu besprechenden Periode uns hätte zwingen müssen, unsere Eisenbahn-Selbständigkeit aufzugeben. Allen Schwierigkeiten zum Trotz, die in der physikalischen, politischen und wirtschaftlichen Geographie des Landes begründet sind, haben sich die württembergischen Eisenbahnfinanzen gerade in den letzten Jahren vor dem Krieg wesentlich gebessert. Dies war die einfache Folge davon, daß sich mit der Blüte der deutschen Wirtschaft der Verkehr entsprechend steigerte. Maßgebend für die Rentabilität eines Eisenbahnbetriebs ist in erster Linie die Verkehrsdichte. Das erklärt sich aus der Be-

deutung der festen, d. h. der vom Verkehrsumfang unabhängigen Selbstkosten. Württemberg ist mit seiner Eisenbahnrente hinter dem Nachbarn Baden immer so weit nachgehinkt, als die Verkehrsdichte auf seinen Linien zurückblieb hinter der unseres Nachbarlandes.

Zur Lage unserer Eisenbahnfinanzen noch ein paar Worte: Während in den 16 Jahren 1881—1895 der Betriebsüberschuß nur zweimal den Zinsbedarf gedeckt hatte, kamen in den folgenden 18 Jahren nur 3 Fehljahre vor. Die Überschüsse über den Zinsbedarf steigerten sich bis zur Höhe von etwa 5½ Millionen (1911). Auch der Vergleich der württembergischen Betriebszahl mit der preußischen zeigt diesen Aufstieg. Freilich stand hier Preußen immer besser als Württemberg. Während aber in den Jahren 1895—1904 der Unterschied nur einmal unter 6, nämlich auf 5,42 gesunken war, und in drei Jahren höher war als 9, sank die Spannung in den Jahren 1905—1913 dreimal unter 5, und nur einmal, im Jahre 1911, betrug sie mehr als 9. Dabei sind, wie ich ausdrücklich bemerken will, auf der Ausgabenseite unserer Betriebsrechnung die Leistungen für Ruhegehalte usw. mit berücksichtigt.

IV. Es war auffallend, daß die eben angeführten, für den Augenblick wenigstens beruhigenden Tatsachen auf d i e Kreise ohne Eindruck blieben, die für die Aufgabe der Selbständigkeit unserer Bahnen eintraten. Sie blickten fasciniert auf die preußisch-hessischen Erfolge. Während des ganzen in Betracht kommenden Zeitraums wurden diese Vertreter des Einheitsgedankens nicht müde, der Öffentlichkeit vorzuhalten, an welch glänzenden Ergebnissen Württemberg teilgenommen hätte, wenn es der preußisch-hessischen Gemeinschaft beigetreten wäre. Broschüren und Zeitungsartikel von Kirchhoff, zum Teil verbreitet und finanziert von den württembergischen Handelskammern, bearbeiteten die öffentliche Meinung. Auch im Landtag erhoben sich Redner für einen Anschluß, so daß man schließlich von einer Volksstimmung im Sinne dieser Bewegung sprechen konnte, der auch ihre Gegner, so das württembergische Zentrum, insoweit Rechnung tragen zu müssen glaubten, als sie der Aufgabe des Gedankens einer Betriebsmittelgemeinschaft mehr oder weniger ernstgemeinte Tränen nachweinten.

Unrichtig wäre aber, zu Ehren meiner Landsleute sei das gesagt, die Annahme, die gekennzeichnete Stimmung sei n u r finanziellen Erwägungen entsprungen. Hinter ihnen steckte vielmehr ein gut Stück von schwäbischem Idealismus. Unser Friedrich List und seine Lehren und Pläne waren im Lande doch unvergessen, man fühlte sich im Reiche wohl, und beargwöhnte nicht mehr alles, was von Berlin kam.

Dazu hatten freilich nach der Reichsgründung Jahre vergehen müssen. Bismarcks Plan, Reichseisenbahnen zu schaffen, war s. Z. nicht nur von der württembergischen Regierung bekämpft worden, sondern auch von Männern mit guten schwäbischen Namen und ebenso gut d e u t s c h e r Gesinnung. Einer der entschiedensten Vorkämpfer des Gemeinschaftsgedankens in d i e s e m Jahrhundert, Freiherr Georg v. Woellwarth-Lauterburg, hatte sich damals den Dank seines Königs dadurch verdient, daß er dem Reichseisenbahngedanken aufs schärfste entgegengetreten war. Der Schwäbische Merkur und sein Leiter, Dr. Otto Elben, waren weiße Raben gewesen in der schwarzen Schar, die damals den Reichseisenbahngedanken niedergekrächzt hatte. Aber man muß gerecht sein: Preußens Eisenbahnpolitik hatte bis zu der im Jahre 1876 einsetzenden Verstaatlichungsaktion des Fürsten Bismarck ganz und gar nichts Großartiges und Anziehendes an sich gehabt. Der Staatsbahngedanke, der in den anderen deutschen Bundesstaaten fast von Anfang an und ohne wesentliches Schwanken geherrscht hatte, mußte sich in Preußen recht mühsam durchsetzen. Im Jahr 1875 betrug die Länge der dort auf Staatskosten betriebenen Strecken trotz des hannöverschen Zuwachses erst etwas über 4000 km gegen 38 000 km im Jahr 1913, wogegen Württemberg, das mit rund 2000 km Staatsbahnen in den großen Krieg trat, im Jahre 1874 schon über 1200 km Staatsbahnen verfügte. Kein Wunder also, wenn man Mitte der 70er Jahre in Württemberg wie im übrigen Deutschland mit einer gewissen Geringschätzung von der preußischen Eisenbahnpolitik dachte und sprach. Über die Gründe der preußischen Zurückhaltung habe ich mich hier nicht auszusprechen (näheres darüber in dem Artikel v. d. Leyens „Preußische Eisenbahnen" in Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens und in der dort zitierten Literatur; dazu auch Arch. f. Eis. 1936 S. 714 ff.).

V. In der Stellungnahme der Württembergischen Regierung zur Gemeinschaftsfrage hat sich in dieser Zeit nichts geändert: man hielt dort fest an dem Gedanken, der bei Anregung der Betriebsmittelgemeinschaft maßgebend gewesen war. Der Wechsel in der Besetzung des Verkehrsministeriums — auf Freiherrn v. Soden war Herr v. Weizsäcker gefolgt — brachte keine Änderung. Weizsäcker wie Soden hatten 1870/71 im Felde gestanden und waren zu Männern gereift unter dem Eindruck, daß unsere engere Heimat bei all ihren erfreulichen Besonderheiten in allen großen Fragen kein Eigenleben führen könne, sondern daß man hier jede Stärkung des Reichsgedankens zu unterstützen habe. Der Druck, der von Ost und West gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens auf unser Land ausgeübt wurde, trieb uns

Berlin in die Arme. Unser König teilte diese Auffassung seiner Berater. Er ließ sich auch nicht verstimmen durch den Mißerfolg der von ihm in einem Schreiben an den Kaiser angeregten Verhandlungen über eine Betriebsmittelgemeinschaft. Eine solche Verstimmung war allerdings vorhanden bei meinem Vorgänger auf dem Posten des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Balz, der im Vertrauen auf seine persönlichen Beziehungen zu Minister v. Budde wie auch zu Kirchhoff an eine glatte und rasche Erledigung dieser von ihm als Vorstufe zu weiterer Gemeinschaftsbildung gedachten Teillösung fest geglaubt hatte. So hat er, obwohl bis Ende 1907 noch im Amte, an den auf das Scheitern der Betriebsmittelgemeinschaft folgenden Verhandlungen auch wohl innerlich keinen Anteil mehr genommen. Erst später hat Herr v. Balz wieder Interesse für unsere Bemühungen gewonnen, und es war mir von besonderer Bedeutung, als er in einer Unterhaltung mit mir von Kirchhoff deutlich abrückte, dessen Übertreibungen bezüglich der finanziellen Erfolge einer Gemeinschaft ihm natürlich nicht entgehen konnten. Herr v. Soden hat mir dieselbe Auffassung bestätigt.

Den Kirchhoffschen Agitationsschriften und ihren Auswirkungen auf die württembergische öffentliche Meinung gegenüber befanden sich die Regierung und alle in ihre Bestrebungen Eingeweihten in einer unbequemen Lage. Wir konnten Kirchhoff nicht vergrämen durch Berichtigung seiner Behauptungen, wenn wir nicht einen Bundesgenossen verlieren wollten, der doch dasselbe Ziel verfolgte, das uns gesteckt war. Mir persönlich war damals wie später, als Kirchhoff im Jahre 1920 noch einmal kritisch hervortrat, peinlich, sagen zu müssen, daß es befremde, wenn ein Mann, der im preußischen Eisenbahndienst eine führende Rolle gespielt hatte, so oberflächlich urteile und schreibe. Die in diesen Erwägungen liegenden Hemmungen mußten im Interesse des Ganzen ausgestanden werden. Und so blieben unwidersprochen seine Ausführungen über die Vorteile gemeinschaftlicher Beschaffungen, über Vereinheitlichung des Konstruktionswesens, über Zweiklassensystem, über Verkehrsluxus und anderes mehr. Es war — vom Standpunkt der Schonung dieses Kampfgenossen aus betrachtet — vielleicht ein Glück, daß man sich auch im württembergischen Landtag in der Hauptsache nur um Personal- und Nebenbahn-Angelegenheiten bekümmerte und den angedeuteten doch recht wichtigen Fragen keine sonderliche Beachtung schenkte. So blieb uns eine Auseinandersetzung mit Kirchhoff und Genossen erspart. Freilich hatte unsere Zurückhaltung den Nachteil, daß auch Politiker von einigem Namen, wie die Brüder Haußmann und Liesching, sich schlecht orientiert zeigten über die Lage unserer Bahnen.

VI. Nach der hier geschilderten strategischen Lage mußte sich die Taktik der Württembergischen Regierung darauf einstellen, unter Schonung der Empfindlichkeit der übrigen Eisenbahnländer zunächst fleißig mitzuarbeiten auf den Einzelgebieten, auf denen Preußen geneigt war, Vereinheitlichungswünschen entgegenzukommen. Wichtiger aber als diese Zugeständnisse an den Einheitsgedanken war für uns, daß die seit 1. April 1909 bestehende Güterwagengemeinschaft schon wegen der in jedem Jahr wiederkehrenden Verhandlungen über die Vermehrung des Wagenparks zu regelmäßigen Zusammenkünften der Regierungsvertreter Veranlassung gab. Diese Regierungszusammenkünfte, bei denen bald auch andere Fragen erörtert wurden, standen unter dem Vorsitz von Unterstaatssekretär Stieger, dessen ruhige und bestimmte Art schon eine Gewähr dafür gab, daß sich die Verhandlungen ohne große Reibungen abspielten. Die Vertreter auch der übrigen Länder blieben in der ganzen Zeit im wesentlichen dieselben. So bildete sich ein Zusammengehörigkeitsgefühl heraus, das für die weitere Entwicklung der Dinge äußerst wertvoll war und das auch später, bei der Übernahme der Länderbahnen auf das Reich, nicht ganz versagte, wenngleich die betreffenden Persönlichkeiten als Exponenten der Grundeinstellung ihrer Länder sachlich vielfach recht verschiedener Meinung waren.

In der hier behandelten Zeit kam es zur Verständigung über eine Reihe von Einzelpunkten. Wertvoll war z. B. die Zusage Preußens, vor Bekanntgabe von Ausnahmetarifen, auch von sogenannten Notstandstarifen, mit den anderen Ländern ins Benehmen zu treten. Auch die Vereinbarung, bei der Behandlung von grundsätzlichen Fragen der Personalverwaltung miteinander in Fühlung zu bleiben, war von Bedeutung: In immer zunehmendem Maße hatten sich Beamte sowohl als Arbeiter zu Verbänden zusammengeschlossen, deren Leiter darauf bedacht waren, die rechtliche und finanzielle Lage der Verbandsangehörigen zu verbessern. Da war es ein besonders bequemes Agitationsmittel, wenn man darauf hinweisen konnte, daß die zu vertretende Gruppe in irgendeiner Hinsicht bei der Eisenbahnverwaltung eines anderen Bundesstaats besser behandelt würde als in der Heimat. Diese Berufungen waren den Verwaltungen und Regierungen höchst lästig, sie übersahen regelmäßig — ob absichtlich oder unabsichtlich, mag dahingestellt bleiben —, daß die Lage einer Beamten- oder Arbeiterkategorie, wenn man Vergleiche anstellen will, immer als ein Ganzes beurteilt werden muß, und setzten immer bei einzelnen schwachen Punkten ein. Für jeden, der in diesen Dingen bewandert war, ergab sich freilich bald, daß eine Ruhe hier nur bei völliger Verschmelzung der Personalkörper zu erwarten sein konnte, die natürlich nur durch Auf-

gabe der Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen zu erreichen war. Von der finanziellen Bedeutung der Personalfragen abgesehen, war dabei zu beachten, daß die verschiedenen Länderparlamente sich aus naheliegenden Gründen der Behandlung dieser Angelegenheiten besonders annahmen. Solange also verschiedene Landtage (und für die elsaß-lothringischen Reichsbahnen der Reichstag) auf diesem Gebiet mitzusprechen hatten, war eine wirkliche Beruhigung nicht zu erwarten.

Von erheblichem Erfolg waren Verständigungen auf technischem Gebiet. So die Zuziehung unserer Vertreter zu den Beratungen der in der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft geschaffenen technischen Ausschüsse. Auch hier war neben den unmittelbaren Vorteilen dieser Zusammenarbeit von Wert und Bedeutung, daß die Beamten der verschiedenen Bundesstaaten sich auch persönlich nähertraten. Ich bin der Überzeugung, daß sich die Verschmelzung der Beamtenkörper nach Übernahme der Bahnen auf das Reich nicht so glatt vollzogen hätte, wenn hier nicht eine gewisse Vorarbeit geleistet gewesen wäre.

In ganz großen technischen Fragen machte sich die Notwendigkeit der Zusammenarbeit besonders geltend. So konnten die Arbeiten für die Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse doch nur einheitlich vorgenommen werden, und für die Einführung des elektrischen Betriebs waren Arbeiten und Versuche von solchem Umfang nötig, daß diese Aufgabe jedenfalls für die kleineren Länder nur im Anschluß an Preußen gelöst werden konnte. Ob Bayern groß und finanzkräftig genug war, um hier selbständig vorzugehen, will ich nicht untersuchen.

Diese Zusammenarbeit legte den Gedanken nahe, ob denn nicht die selbständige Behandlung solcher Dinge bei den kleineren Verwaltungen überhaupt aufgegeben werden könne. Daß die Gesamtheit des deutschen Verkehrswesens gewisse Vorteile davon hatte, wenn in der damaligen Zeit rascher technischer Entwicklung nicht nur in Berlin, sondern auch in München, Dresden usw. konstruiert wurde, war freilich nicht zu verkennen. Fraglich blieb aber, ob diese Mehrfacharbeit auch den einzelnen Verwaltungen entsprechend nützlich war. Dabei mußte man im Auge behalten, daß auch die unmittelbare Auswirkung solcher selbständigen Konstruktionsarbeiten für die kleineren Verwaltungen häufig nur gering sein konnte. Ein in Württemberg konstruierter D-Zug-Wagen lief z. B. nur wenig auf württembergischen Strecken, wogegen zu entsprechendem Ausgleich der von ihm auf anderen Strecken gefahrenen Kilometer fremde Wagen auf unseren Linien verkehrten. So war es für den Württemberger schließlich gleichgültig, ob unsere Konstrukteure den in seinen Grundzügen doch feststehenden Typ dieser Wagen in dieser oder jener Einzelheit noch verbessert hatten.

Die Frage, wie man bei einheitlicher Behandlung von Konstruktionsaufgaben die Gefahr einseitiger Behandlung vermeidet, gehört freilich zu den allerschwierigsten. Sie wird sich nicht nach einem allgemeingültigen Rezept für alles und für alle Zeiten regeln lassen.

Der preußisch-hessischen Verwaltung ist das Zeugnis nicht zu versagen, daß sie die Teilnahme der anderen Verwaltungen an ihren Arbeiten und die Nutzbarmachung der Ergebnisse auch für uns großzügig gefördert hat. Mochte der tiefere Grund für das erste Entgegenkommen freilich darin gelegen haben, daß Preußen damit die bei ihm mißliebigen weitergehenden Vereinheitlichungswünsche zurückdrängen wollte, so war doch im ferneren Verlauf festzustellen, daß die maßgebenden preußischen Beamten sich in den Gedanken einer engeren Zusammenarbeit einlebten und sogar eine gewisse Passion dafür entwickelten.

Dies glaubte ich insbesondere bei dem preußischen Ressortminister, Herrn v. Breitenbach, feststellen zu dürfen. Ich hatte immer mehr den Eindruck, daß es ihn freute, nicht nur den Einfluß seiner Verwaltung, sondern auch sein persönliches Ansehen bei den anderen Verwaltungen auf diesem Wege außerordentlich gestärkt zu sehen. Seine Meinung, seinen Rat, die ich auch in Fällen abseits des Gemeinschaftsgebiets einzuholen hatte, hat er stets in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt, klug vermeidend, den Standpunkt „Ich bin groß und du bist klein!“ irgendwie hervorzukehren. Wenn ich persönlich mit Herrn v. Breitenbach bis zu dessen Tod verbunden blieb, so verdanke ich dies der Zusammenarbeit jener Jahre. Und dieses Vertrauensverhältnis hat, wie ich glaube, noch weitere wertvolle Früchte getragen: Es wäre Herrn v. Breitenbach vielleicht schwergefallen, die Bedenken, die er nach dem Umsturz gegen die Belassung der Bahnen in Staats- (Reichs-) hand hatte, zurückzustellen und uns gegen die Privatisierungsvorstöße gewisser Kreise in der Sozialisierungskommission (1921) so überaus wirkungsvoll zu unterstützen, wenn er nicht in persönlicher Hinsicht Zutrauen zu uns gehabt hätte.

Wenn ich hier erwähne, daß im Verlauf jener durch die regelmäßigen Regierungskonferenzen gekennzeichneten Periode die beteiligten Regierungen auf Vorschlag Preußens übereingekommen sind, in ihrem regelmäßigen Verkehr auf die im sonstigen Notenwechsel übliche Höflichkeits-Schlußformel zu verzichten, so geschieht dies nur wegen der symptomatischen Bedeutung der Preisgabe dieses Mandarinzopfes.

VII. In den letzten Jahren vor Kriegsausbruch schienen der württembergischen Regierung die taktischen Erfolge, wie sie im vorstehenden geschildert sind, groß genug, um darauf einen grundsätzlichen Vor-

stoß in der Richtung einer Aufnahme Württembergs in die preußisch-hessische Gemeinschaft vornehmen zu können. Von Anfang an stand bei uns fest, daß sich dies Ziel nur erreichen ließe, wenn Baden dabei mitmache. Ganz abgesehen von der Frage des Prestiges, ergab sich dies schon aus der geographischen Lage: unsere Verbindung mit Preußen-Hessen mußte über Baden hergestellt werden. Wie der damalige Ministerialdirektor, spätere Minister Hoff in seinen „Erinnerungen aus Leben und Arbeit" (Berlin, Deutsche Verlagsgesellschaft, S. 153) hervorhebt, hatte der badische Vertreter bei den Regierungskonferenzen, Staatsrat Schulz, „immer wieder mit größter Sachkenntnis auf Dienstzweige hingewiesen, wo einheitlichere Gestaltungen nutzbringend waren und vorbereitend für den Zusammenschluß wirken konnten". Weiter aber war man von badischer Seite nicht gegangen. Der Großherzog hatte dem Staatsrat Schulz einen Vorwurf daraus gemacht, daß er dem einheitlichen Güterwagenanstrich zugestimmt hatte: „Damit ist wieder ein weiteres Stück badischer Selbständigkeit den Rhein hinabgeschwommen!" Ein solches Erlebnis mahnte zur Vorsicht. So hütete sich Baden, mit uns gemeinschaftlich die Aufnahme in den preußisch-hessischen Verband anzuregen, dagegen arbeitete es mit bei den auf unsere Anregung angestellten Untersuchungen. Die grundlegenden Besprechungen hierfür wurden nach dem Muster des bei Schaffung des Staatsbahnwagenverbandes bewährten Verfahrens vertraulich zwischen Hoff, Schulz und mir geführt. In Preußens und seines Ministers Stellung zu dieser Frage war nämlich inzwischen eine wesentliche Änderung eingetreten insofern, als man dort erkannt hatte, daß die bisher geschilderten Einzelaktionen, zu denen auch die Schaffung einer Gemeinschaft für die Tarife und die Verkehrsleitung mit dem Ausland gehörte, am Ende doch nicht ausreichen könnten zur Beruhigung der öffentlichen Meinung. Da schien die Ausdehnung der preußisch-hessischen Gemeinschaft auf andere süddeutsche Verwaltungen als das kleinere Übel gegenüber dem drohenden Gespenst eines noch engeren Zusammenschlusses auf föderalistischer oder gar unitarischer Grundlage. Der Stimmungsumschwung in den maßgebenden preußischen Stellen war doch auch für Baden so beachtlich, daß man wenigstens dabei sein wollte, wenn Württemberg mit Preußen verhandelte. Vielleich wurde Baden zu seiner Haltung auch dadurch bestimmt, daß mit der bereits ausgeführten und noch weiter geplanten Schiffbarmachung des Rheins oberhalb Mannheim die Schlüsselstellung dieses Platzes und damit auch die finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung der badischen Staatsbahnen gesunken waren und für die Zukunft noch stärker bedroht erscheinen mußten. Ich darf aber gleichzeitig bemerken, daß bei einer Aussprache zwischen dem württembergischen und badischen Verkehrsminister, die unter Zuziehung von

Schulz und mir während des Kriegs stattfand, der badische Minister noch einmal den Standpunkt einnahm, Baden könne mit Württemberg allein nicht in jene Gemeinschaft eintreten. Da von Bayern und Sachsen ein Beitritt nicht zu erwarten war, erhielten unsere Untersuchungen zunächst wenigstens einen akademischen Charakter. Sie konnten aber jedenfalls als wertvolle Vorarbeiten für Weiteres gelten. Interessant war mir in deren Verlauf das Zeugnis Hoffs, daß ein preußisches Teilgebiet mit ähnlichen Verhältnissen wie Württemberg sicher nicht besser wirtschaften würde als unsere Heimatverwaltung. Interessant war ferner die während des Kriegs getroffene Feststellung, daß eine Verteilung der Überschüsse nach einem aus der Vorkriegszeit gewonnenen Schlüssel für Württemberg ein weniger günstiges Ergebnis gehabt hätte als der Betrieb auf eigene Rechnung. Diese Feststellung brachte uns nichts Neues. Sie konnte Württemberg deshalb auch nicht veranlassen, den bisher zur Gemeinschaftsfrage eingenommenen Standpunkt zu ändern. Waren es doch, wie hier noch einmal bemerkt werden darf, nicht augenblickliche finanzielle Sorgen, die für die Haltung der württembergischen Regierung maßgebend waren. Bedrohlich wäre die Finanzlage erst geworden, wenn Preußen sich dazu entschlossen hätte, durch Ausbildung alter oder Einführung neuer Steuergesetze dem Staat solche Einnahmen zuzuführen, daß auf die Heranziehung von Eisenbahnüberschüssen für allgemeine Staatszwecke ganz oder zu wesentlichem Teil verzichtet werden konnte. Dann wäre mit Tarifsenkungen zu rechnen gewesen, die wir hätten mitmachen und die für unsere Eisenbahnfinanzen hätten verhängnisvoll werden müssen. Wie groß diese Gefahr sein mochte, darüber konnte man streiten. Daß sie aber vorhanden war, konnte niemand entgehen, der die allgemeine Entwicklung der Innenpolitik aufmerksam verfolgte.

Die Verhandlungen und Untersuchungen, von denen hier die Rede ist, zogen sich herein bis in den Weltkrieg. Daß auch bei dessen glücklichem Ausgang, auf den wir vertrauten, Preußen seine Innenpolitik werde umstellen müssen, war doch gewiß. Daß es dann seine Eisenbahnfinanzpolitik werde ändern müssen, war wenigstens mehr als wahrscheinlich. Aber auch in anderen Punkten hatte der Krieg neue Verhältnisse geschaffen. Wir süddeutschen Eisenbahnverwaltungen waren zwar mit Erfolg bemüht, keine Reibungen aufkommen zu lassen, die uns in der Bewältigung unserer Aufgaben dem Heer gegenüber behindert hätten, und wenn auf Drängen der Obersten Heeresleitung beim Preußischen Eisenbahnministerium eine Oberste Betriebsleitung eingesetzt wurde, so hatte dieses neue Einheitsorgan, in dem auch wir vertreten waren, nicht den Zweck, im Süden Ordnung zu schaffen, sondern den preußischen Eisenbahndirektionen eine Betriebszentrale zu geben, die sie bis-

her nicht gehabt hatten. Eine Betriebsabteilung hatte ja bis dahin im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten nicht bestanden. Diese meine Auffassung gründet sich auf die Erklärung, die mir der ausgezeichnete Leiter der neuen Stelle zu meiner Überraschung abgegeben hat. Daran war aber nicht zu zweifeln, daß diese Stelle auch nach Kriegsschluß, und zwar wohl auf die Dauer, werde weiterbestehen müssen; die Vorgänge, die zu ihrer Einsetzung geführt hatten, durften sich nicht wiederholen. Die Durcheinanderwürfelung von Personal und Betriebsmitteln der verschiedenen Verwaltungen auf den Kriegsschauplätzen mußte gleichfalls dazu führen, dem Gedanken einheitlicher Normen auf Gebieten näherzutreten, die bisher noch als vom Gemeinschaftsgedanken unberührt hatten gelten können. So z. B. hinsichtlich der Frage, ob wir nicht in Süddeutschland dem preußischen Muster entsprechend den Betriebsdienst in der Bezirksstelleninstanz mit dem Baudienst zu vereinigen hätten. Unser Lokomotivpark, im Frieden grundsätzlich auf die Bedienung unserer Linien beschränkt, für diese Aufgabe geschaffen und ihr genügend, hatte mit seinen Sondertypen im Felde zu Schwierigkeiten geführt. Es war eine der letzten Gemeinschaftsaktionen des Reichseisenbahnamtes, daß es sich für Einheitslokomotiven einsetzte. Weiter aber: Im Krieg waren Vorteile verlorengegangen, die sich bisher für die kleineren Verwaltungen aus der sich ihnen eröffnenden Möglichkeit intensiver Wirtschaftsführung ergeben hatten. So im Beschaffungswesen, wo wir — entgegen den Behauptungen Kirchhoffs — häufig in der Lage waren, billiger einzukaufen als Preußen, das bei seinen Beschaffungen alle, auch seine unter ungünstigen Verhältnissen arbeitenden Gebietsteile, zu berücksichtigen hatte, während wir an die billigste Quelle gehen konnten. Mit dem Kürzerwerden der Rohstoffdecke mußten solche Sonderverträge fallen. In Kohlen, Öl, Kupfer, Geweben hatten wir uns in die der Gesamtheit zur Verfügung stehenden Mengen zu teilen. Es war nicht wahrscheinlich, daß das Kriegsende uns die alte Freiheit wiederbringen würde. Daß unser Personal vom Felde die Geneigtheit nach Hause bringen werde, seine Ansprüche auf jedem Spezialgebiet nach dem zu richten, was den einzelnen Kategorien von anderen Verwaltungen im günstigsten Fall geboten wurde, das konnten wir nach den schon während des Kriegs gemachten Erfahrungen mit Sicherheit erwarten. Alle diese Dinge kosten Geld. Und so mußten auch wir Württemberger damit rechnen, daß die oben beschriebene schöne Periode des finanziellen Aufstiegs unserer Eisenbahnen einen unheilvollen Bruch erleiden würde. War dieser Bruch aber einmal deutlich geworden, dann war es vielleicht zu spät für eine auch in finanzieller Hinsicht befriedigende Lösung der

Gemeinschaftsfrage. Solche Erwägungen leiteten uns bei der Fortführung der Besprechungen mit Preußens und Badens Vertretern. Sie hatten für uns doch eine Bedeutung, die über das Akademische, jedenfalls über das Platonische hinausging. Bei der oben gekennzeichneten Einstellung unseres Königs und seiner Berater zu nationalen Fragen war es aber weiter, wie ich hervorheben möchte, ganz selbstverständlich, daß der Krieg dem Einheitsgedanken neue kräftige Nahrung zuführte.

VIII. Staatsminister Hoff erzählt am angeführten Orte, daß seinem Chef habe berichtet werden können, es hätten unsere Untersuchungen ergeben, daß ein Beitritt Württembergs und Badens zur preußisch-hessischen Gemeinschaft recht beträchtliche Vorteile im Gefolge haben würde. Der Zusammenschluß könne aber nicht in einem bloßen Beitritt dieser Länder erfolgen, sondern er sei in einer föderativ gearteten Vereinigung zu suchen. In diesem Sinn arbeiteten wir noch kurze Zeit weiter, wobei für die badischen Vertreter der Gedanke verlockend war, daß eine solche Lösung die oben berührten Empfindlichkeiten vielleicht eher schonen konnte als der Beitritt zur preußisch-hessischen Gemeinschaft. Da kam eine neue Wendung durch Eingreifen des Reichstags, der am 24. März 1917 über einen Antrag des Haushaltsausschusses beriet, wonach der Reichskanzler ersucht werden sollte, dem Reichstag mit möglichster Beschleunigung eine Denkschrift über die voraussichtlichen finanziellen Wirkungen und Ergebnisse einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens unter Einbeziehung der Binnenwasserstraßen vorzulegen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, nicht etwa der bezeichnenderweise auch hier wieder ausgeschaltete Präsident des Reichseisenbahnamts, sagte die Erfüllung des Wunsches nach einer Denkschrift zu, für deren Fertigstellung er sich Zeit erbat. Die Binnenwasserstraßen müßten beiseite gelassen werden, da sich sonst die Arbeit weiter verzögern würde.

Unmittelbar nach jener Reichstagsberatung hatten der württembergische Gesandte in Berlin, Freiherr v. Varnbüler, und ich Gelegenheit zu einer Aussprache mit Minister v. Breitenbach, zu der auch der preußische Finanzminister Lentze zugezogen war. Wir konnten dabei feststellen, daß die Vertreter Preußens von der irrigen Meinung ausgingen, hinter dem von württembergischen Abgeordneten eingeleiteten Vorstoß des Reichstages stecke die württembergische Regierung. Herr v. Breitenbach, mit dem ich nachher auch noch unter vier Augen sprechen konnte, war erstaunt, aber nicht geärgert darüber, daß ich dieser Meinung entgegentreten mußte mit besonderem Hinweis darauf, daß die augenblickliche Finanzlage der württembergischen Bahnen durchaus

nicht so schlimm sei, wie jene Abgeordneten anzunehmen schienen. Ob Kirchhoff hinter jener Resolution stand, wie vielfach angenommen wurde, weiß ich nicht.

IX. Es ist möglich, daß der Versuch, „eine föderativ geartete Vereinigung zu schaffen", zu einem Ziel geführt hätte, wenn die Vorarbeiten hierfür zwischen Preußen, Württemberg und Baden bis zur Aufstellung eines von diesen drei Bundesstaaten grundsätzlich angenommenen Vertragsentwurfs hätten fortgeführt werden können. Ich halte es nach den bei Schaffung des Staatsbahnwagenverbandes gemachten Erfahrungen nicht für ausgeschlossen, daß Bayern und Sachsen, vor eine solche vollendete Tatsache gestellt, der Vereinigung beigetreten wären. Diese Taktik mußte aber hier ausschalten. Wenn Herr v. Breitenbach den im Reichstag entfachten Sturm beschwören wollte, so mußte er diesem nicht nur die versprochene Denkschrift vorlegen, sondern er mußte gleichzeitig zeigen, daß man auch ohne Eingriff in die Selbständigkeit der Bundesstaaten für ganz Deutschland die Mängel beseitigen könne, die sich aus der Teilung des Eisenbahnbesitzes unter verschiedene Länderverwaltungen zweifellos ergaben. So schien es geboten, jetzt auch mit den Regierungen zu verhandeln, die bisher an den vertraulichen Beratungen nicht teilgenommen hatten. Im Juni 1917 trafen sich in Wiesbaden auf Einladung Preußens die deutschen Verkehrsminister, und ihnen wurde, wie Hoff in seinen erwähnten Erinnerungen ausführlich schildert, der von Hoff ausgearbeitete Plan eines Zusammenschlusses der deutschen Staatsbahnen auf föderativer Grundlage in Umrissen vorgetragen. Natürlich erklärten alle Minister sich grundsätzlich bereit, dieser Lösung näherzutreten. Die diesen Erklärungen beigefügten Vorbehalte, von denen auch Hoff spricht, noch mehr aber die bekannte Einstellung Bayerns und Sachsens zu allen Einheitsfragen, ließen es aber doch höchst zweifelhaft erscheinen, ob man auf diesem Wege rasch und genügend weit vorwärtskommen könne. Das war wenigstens der Eindruck, den ich von jener Tagung mit nach Hause nahm. Ich brachte aber noch etwas anderes von Wiesbaden nach Hause: eine grundsätzliche Verständigung mit einem dort zufällig anwesenden Vertreter einer sehr namhaften preußischen Firma der Schwereisenindustrie, wonach diese Firma auf eine Reihe von Jahren uns für ihre sämtlichen nicht syndizierten Fabrikate einen namhaften Rabatt auf die von Preußen bewilligten Preise zusagte, wogegen wir uns zu verpflichten hatten, diese Artikel ausschließlich von ihr zu beziehen. Ich erwähne dies einmal, um zu zeigen, wie wenig die Behauptung Kirchhoffs begründet war, daß eine große Verwaltung billiger bedient werde als eine kleine. Weiter

aber mag man aus dem Vorgang erkennen, mit welch geringer Zuversicht ich der weiteren Entwicklung zu einer Eisenbahngemeinschaft entgegensah. Hätte ich einen raschen und gründlichen Fortschritt auf diesem Gebiet angenommen, so hätte ich mich nicht mehr bemüht, für meine Heimatverwaltung einen solchen Sondervorteil herauszuschlagen.

Über die weiteren, nunmehr im Schoß des preußischen Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten vorgenommenen Untersuchungen, über deren im „Heidelberger Programm" niedergelegtes Ergebnis, über die Heidelberger Beratungen und das Verhalten der bayerischen wie der sächsischen Vertreter gibt Hoff eine ausführliche Darstellung. Ich hatte den Eindruck, daß man in Preußen schon bei Aufstellung des Programms aus Rücksicht auf Bayern und Sachsen sehr weit hinter die Grenze zurückgewichen war, die man sich bei den vertraulichen Verhandlungen zwischen Preußen, Württemberg und Baden gesteckt hatte. Daß diese Zurückhaltung insbesondere dem obersten bayerischen Vertreter nicht weit genug ging, mag man aus der Hoffschen Darstellung entnehmen. Zu ihrer Ergänzung darf ich ein Gespräch erwähnen, das ich mit diesem bayerischen Vertreter während der Mittagspause führte. Angesichts seiner hier noch schärfer als in der Sitzung hervortretenden Abneigung gegen jede Gemeinschaftsbildung bemerkte ich, wenn man ihn höre, müsse man zweifeln, ob er auch nur den Staatsbahnwagenverband als einen Fortschritt anerkenne. Er erklärte darauf ohne Zögern, er wisse in der Tat nicht, ob diese Schöpfung ein Glück sei. So geschehen am Ende des vierten Kriegsjahrs, also in einer Zeit, in der sich doch klar erwiesen hatte, daß die Benutzung des deutschen Güterwagenparks nach den alten Grundsätzen ganz ausgeschlossen gewesen wäre, von einer Abrechnung nach diesen Grundsätzen ganz abgesehen!

Dieser ablehnenden Grundstimmung gegenüber konnte es auch nichts nützen, daß Preußen in einer Reihe von Fragen, so namentlich auf dem Gebiet der weiter einzuschränkenden Umfahrungen im Güterverkehr, zu Opfern bereit war. Alle weiteren Bemühungen, auf diesem Wege vorwärtszukommen, schienen mir aussichtslos. Das nach den bayerischen und sächsischen Wünschen noch weiter verwässerte Programm Preußens, das im Oktober 1918 in Ravensburg hätte durchberaten werden sollen, hat mich kaum mehr interessiert, und ich habe es nicht beklagt, daß es gar nicht zu dieser Sitzung gekommen ist. Jene Tage brachten genug der Sorgen über unser Vaterland. Man mußte schließlich dankbar dafür sein, wenn man von Eindrücken verschont blieb, die das traurige Bild deutscher Kurzsichtigkeit in politischen Dingen noch weiter hätten vertiefen müssen.

An den dem Kriegsende folgenden Besprechungen über die Gemeinschaftsfrage habe ich bis zu meiner Berufung ins Reichsverkehrsministerium im Oktober 1919 nur noch geringen Anteil gehabt. Die Haltung Württembergs hat sich auch nach dem Umsturz nicht geändert. Als Herr v. Frauendorfer, den die Revolution wieder auf den früher von ihm eingenommenen Posten des bayerischen Verkehrsministers berufen hatte, eine Rundreise unternahm, um die süddeutschen Regierungen zum gemeinschaftlichen Widerstand gegen den Reichsbahngedanken aufzurufen, durfte ich ihm freilich entgegentreten. Das zähe Festhalten Bayerns an seinem partikularistischen Standpunkt hat — darüber mögen andere berichten — den Vertretern des Einheitsgedankens bei der Beratung der Weimarer Verfassung viel zu schaffen gemacht und später bei Bearbeitung des Staatsvertrags über die Übernahme der Länderbahnen auf das Reich mir und meinen Mitarbeitern manche bittere Stunde bereitet. Bei der rasch wieder zutage tretenden Schwäche des Reichs gegenüber den Ländern war es uns versagt, solche häufig auch von anderer Seite unterstützten Anwandlungen völlig niederzukämpfen. Dem Dritten Reich blieb vorbehalten, den einheitlichen Guß unserer Arbeit zu befreien von den ihm anhaftenden Schlacken des Partikularismus.

Zum Schlußbericht des Federal Coordinator of Transportation über den Personenverkehr.

Von

Dr. **R. Gretsch**, Berlin.

(Mit einem Schaubild.)

Am 12. Juni dieses Jahres wurde vom Federal Coordinator of Transportation ein Bericht „Conclusions of the Federal Coordinator of Transportation on Passenger Traffic" veröffentlicht, der wohl als vorläufiger Abschluß seiner Untersuchungstätigkeit über den amerikanischen Personenverkehr gelten darf. Der „Passenger Traffic Report" des Bundes-Verkehrskoordinators[1], im folgenden der „Abteilungsbericht" genannt, war von seiner Verkehrsabteilung (Transportation Service) ausgearbeitet worden und am 17. Januar 1935 an die Regional Coordinating Committees zur Stellungnahme weitergeleitet und von diesen, mit seinem Einverständnis, auch der Association of American Railroads, gleichfalls mit der Bitte um Beurteilung und Prüfung, übergeben worden.

Am 24. März dieses Jahres hat nun die Association of American Railroads dem Bundeskoordinator in einem Sonderbericht, im folgenden der „Eisenbahnbericht" genannt, ihre Stellungnahme zum Abteilungsbericht übersandt, und der Bundeskoordinator gibt nun in seinen „Folgerungen" sozusagen eine abschließende Stellungnahme, sowohl zum Abteilungsbericht wie zum Eisenbahnbericht.

Die Einstellung der American Association of Railroads zu dem Abteilungsbericht ist, wie aus den folgenden Darlegungen zu erkennen

[1] Siehe hierzu Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Heft 6, Seite 1305—1334 „Der Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen nach dem Bericht des Federal Coordinator of Transportation".

ist, fast durchweg ablehnend und nach unserer deutschen Auffassung beinahe unfreundlich zu nennen.

Die hauptsächlichsten Vorschläge des Abteilungsberichts lassen sich in die nachfolgenden 19 einzelnen Empfehlungen zusammenfassen, zu denen, um die Einstellung der Eisenbahnen eindeutig wiederzugeben, jeweils gleich die Stellungnahme im Eisenbahnbericht angefügt ist.

A. Die Empfehlungen des Abteilungsberichtes und die Stellungnahme der Eisenbahnen.

Empfehlung 1: Die Wünsche der Reisenden nach schnellen, bequemen und sicheren Verkehrsmöglichkeiten müssen fortlaufend verfolgt und, soweit dies möglich ist, erfüllt werden. Dabei ist auch der Beförderung der Eigenkraftwagen größere Beachtung zu schenken.

Stellungnahme der Bahnen: Diese Gesichtspunkte würden schon längst beachtet und befolgt.

Empfehlung 2: Das Reisen mit den Bahnen muß so angenehm wie möglich gestaltet werden. Hierzu gehört vor allem auch Abstellung gleichgültiger oder gar unhöflicher Behandlung der Reisenden durch Bahnangestellte, unnötiger Reiseunterbrechung wegen schlechter Verbindungen, Beseitigung ungenügend ausgestatteter oder geräuschvoll fahrender Wagen, veralteter, geschmacklos eingerichteter Bahnhöfe, ungünstiger Fahrpläne und zu hoher Fahrpreise.

Stellungnahme der Bahnen: Diese sämtlichen Beanstandungen werden als unrichtig und ungerecht zurückgewiesen. Es wäre eine Ausnahme, wenn heute Reisende unhöflich oder gleichgültig behandelt würden, schlecht ausgestattete Bahnhöfe seien eine Seltenheit, die Fahrpreise der Bahnen wären eher zu niedrig als zu hoch. Für die bemängelte Vielfältigkeit der Tarife werden die zahlreichen Versuche und die Bestimmungen der Interstate Commerce Commission verantwortlich gemacht.

Empfehlung 3: Der Lokalverkehr ist möglichst dicht und schnell zu gestalten und in enger Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsgesellschaften auf eine Fahrpreisgrundlage von 1—1½ cents je Meile abzustellen.

Stellungnahme der Bahnen: Die Bahnen weisen hierzu darauf hin, daß überall da, wo es die Verkehrsverhältnisse rechtfertigen, heute schon dichter und schneller Lokalverkehr geboten würde. Gemeinsame Preise und Abmachungen für den Übergangsverkehr mit Straßenverkehrsgesellschaften sollten jedoch nur auf solche Fälle beschränkt werden, in denen es sich als wirklich notwendig und wirt-

schaftlich erweist. Gleichzeitig wird aber die Zweckmäßigkeit einer allgemeinen Preisgestaltung von 1—1½ cents je Fahrgastmeile bestritten.

Empfehlung 4: Für den Fernverkehr sollte ein häufiger Schnellzugsdienst zu einem Grundfahrpreis von 2 cents je Meile eingerichtet werden.

Stellungnahme der Bahnen: Soweit es die Verkehrsnachfrage rechtfertigt, bestünden heute bereits genügend derartige Züge. Die Zweckmäßigkeit einer allgemeinen Einführung eines Einheitsfahrpreises von 2 cents je Meile wird jedoch abgelehnt. Die Fahrpreise hätten vielmehr den Betriebskosten der einzelnen Bezirke Rechnung zu tragen.

Empfehlung 5: Für die wohlhabenderen Reisenden werden, der Nachfrage entsprechend, moderne Pullman-Schnellzüge gefordert, bei denen der Fahrpreis, einschließlich Bett, 3 cents je Meile betragen soll.

Stellungnahme der Bahnen: Auch hier wird die Zweckmäßigkeit einer allgemeinen Einführung dieser Fahrpreisgrundlage bestritten. Vor allem müsse vielmehr für den Rundreiseverkehr eine niedrigere Fahrpreisgrundlage, die sich jedoch nach den besonderen Verhältnissen zu richten habe, empfohlen werden.

Empfehlung 6: Für Reisende, die nach den Ausgaben nicht zu fragen brauchen, wird, der Nachfrage entsprechend, eine beschränkte Zahl von Luxuszügen gefordert. Als Einheitsfahrpreis werden 5 cents je Meile, einschließlich aller Annehmlichkeiten, vorgeschlagen.

Stellungnahme der Bahnen: Diese vertreten die Ansicht, daß für einen derartigen Betrieb, der alle Bequemlichkeiten einschließlich der Mahlzeiten von vorneherein einschließt, keine genügende Nachfrage besteht, und daß sich daher solche Züge kaum einbürgern dürften.

Empfehlung 7: Für Familien-, Gesellschafts- und Schulreisen und ähnliche Reisendengruppen wird die Gewährung fester Fahrpreisermäßigungen empfohlen.

Stellungnahme der Bahnen: Die Bahnen stellen dazu fest, daß derartige Fahrpreisermäßigungen schon seit langem bestehen und besonders in der Gegenwart noch weiter ausgebaut werden. Es sei dies aber ein Vorschlag, der sich nicht verallgemeinern ließe.

Empfehlung 8: Für Vergnügungs-, Belehrungs- und Sport-, sowie für andere entsprechende Sonderzwecke wird die Einrichtung von Gesellschaftsreisen empfohlen. Für diese Reisen soll, je nach Art und Umfang, ein Preis erhoben werden, durch den alle Ausgaben abgegolten werden.

Stellungnahme der Bahnen: Die Bahnen betonen, daß bereits überall da, wo eine Nachfrage bestünde, derartige Gesellschaftsreisen angeboten würden, manche Eisenbahngesellschaften sogar schon besondere Abteilungen für die Bearbeitung derartiger Reisen unterhielten.

Empfehlung 9: Die 89 Personenverkehrsabteilungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften sind in eine einzige Organisation wie z. B. die Association of American Railroads zusammenzufassen.

Stellungnahme der Bahnen: Diese Zusammenfassung der Personenverkehrsabteilungen der 89 amerikanischen Eisenbahngesellschaften in eine einzige Organisation wird als unzweckmäßig abgelehnt. Es wird dazu hervorgehoben, daß, solange 89 getrennte juristische Einheiten bestehen, die Verantwortung für das Wohlergehen doch jedem einzelnen Unternehmen überlassen bleiben müsse. Außerdem wird als unzweckmäßig erachtet, den Personenverkehr zusammenzufassen, wenn nicht auch zugleich die sämtlichen Bahnen zusammengeschlossen werden. Aber auch unter einer Oberleitung würde dann die Notwendigkeit zur Dezentralisation des Personenverkehrs in einzelne Bezirke bestehen, da erfahrungsgemäß das Arbeitsgebiet des Personenverkehrs derartig mit den übrigen Verkehrsleistungen der einzelnen Bahnen verwoben ist, daß ein ordnungsmäßiger Betrieb unmöglich ist, wenn nicht auch die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Bahnen gewährleistet ist. Alle einzelnen Aufgaben müssen von Abteilungen behandelt werden, die die Verhältnisse in ihren Bezirken genauestens kennen und dadurch eine befriedigende Betriebsführung sicherstellen. Nach den Erfahrungen ist eine der Hauptaufgaben jeder der Personenverkehrsabteilungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, die Verkehrswünsche mit der Verkehrsbedienung in Einklang zu bringen. Dies aber erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Agenturen, die die Aufträge der Reisenden dem Generalverkehrsbüro übermitteln, das dann die entsprechenden Vorkehrungen veranlaßt. Bei einzelnen größeren Bahnen habe es sich sogar als notwendig erwiesen, den Personenverkehr zu dezentralisieren. Daher erscheint ein Versuch, den Personenverkehr aller Bahnen durch eine einzige Zentralorganisation zu leiten, als völlige Unmöglichkeit.

Empfehlung 10: Beseitigung der zahlreichen, zum Teil unnötigen und komplizierten Tarife.

Stellungnahme der Bahnen: Wie bereits unter Empfehlung 2 angedeutet ist, sind die gegenwärtigen vielgestaltigen Personen-

fahrpreise auf die zahlreichen Versuche der Bahnen, auf eine große Zahl bestehender Abmachungen und Sonderübereinkommen und auf die Bestimmungen der Interstate Commerce Commission, sowie zahlreicher Staatskommissionen zurückzuführen. Es wird zugegeben, daß die Tariffrage ein Gegenstand ist, der gründliche Behandlung erfahren sollte, doch müßte dabei berücksichtigt werden, daß die Personentarife völlig verschieden von den Frachttarifen sind. Grundsätzlich aber müßten die Tarife so gestaltet werden, daß jede Auskunftsstelle in der Lage sei, die Reisenden selbst über umfangreiche und selten verlangte Reisen eindeutig und schnell zu unterrichten.

Empfehlung 11: Die Reisegepäck-, Expreß- und Warenbeförderung ist unter Verwendung fahrplanmäßiger Personen- und Güterzüge in eine besondere Betriebsklasse zusammenzufassen.

Stellungnahme der Bahnen: Da das Gepäck der Reisenden, soweit als irgend möglich, mit dem gleichen oder einem früheren Zug befördert werden soll, erscheint es unzweckmäßig, das Passagiergut mit dem Expreßgut und den Waren zusammenzufassen. Den Reisenden würde damit eine Annehmlichkeit genommen, an die sie gewöhnt sind und deren Beseitigung mit Recht schwere Kritik herausfordern würde. Auch erscheint es als äußerst fraglich, ob der im Bericht empfohlene Warendienst sich wirklich wirtschaftlich gestalten läßt. Muß er aber aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben werden, so besteht kein Verkehr mehr, der mit dem Reisegepäck und Expreßgut in der angeregten Form zusammenzufassen wäre.

Empfehlung 12: Der Pachtbetrieb der Pullman-Gesellschaft ist abzuschaffen und ausschließlich von den Eisenbahngesellschaften zu übernehmen. Schlaf- und Speisewagen sind als Zubehör zum Reservierten- und Luxusdienst einzuführen und auf die Grundlage der Selbsterhaltung zu bringen.

Stellungnahme der Bahnen: Hier wird darauf hingewiesen, daß besondere Untersuchungen ergeben hätten, daß es für die Bahnen unzweckmäßig wäre, den Betrieb, der jetzt ausschließlich von der Pullman-Gesellschaft geführt wird, zu übernehmen. Es wird bestritten, daß sich so die im Abteilungsbericht angegebenen zusätzlichen Ausgaben von 6 Millionen Dollar ersparen ließen, da ja nach Auflösung der Pullman-Gesellschaft für größere Eisenbahngesellschaften nötig würde, neue Abteilungen für die Aufgaben des gegenwärtigen Pullman-Betriebes einzurichten, und alle übrigen Bahnen ihre Arbeitskräfte vermehren müßten, um diesen Betrieb mitzuführen. Dazu kommt, daß sich unter den dann geschaffenen Verhältnissen die Bereitstellung der so-

genannten „reservierten (Pullman-) Bequemlichkeiten" kaum derartig vorzüglich durchführen ließe, wie dies gegenwärtig der Fall ist. Es erscheint daher unzweckmäßig, einen Betrieb, der sich in jeder Hinsicht zu einem der großartigsten in der Welt entwickelt hat, einfach aufzugeben und durch eine neue Form zu ersetzen, über deren voraussichtliche Zweckmäßigkeit die schwersten Bedenken bestehen. Dazu wird noch darauf hingewiesen, daß die New York, New Haven & Hartford, die Northern Pacific, die Chicago, Milwaukee, St. Paul und Pacific und die Minneapolis, St. Paul und Sault Ste. Marie-Bahnen früher ihren eigenen „reservierten Betrieb" unter ähnlichen Verhältnissen geführt hatten, wie er im Abteilungsbericht vorgeschlagen wird; die Ergebnisse waren aber so wenig befriedigend, daß sie ihn an die Pullman-Gesellschaft abgegeben haben. Im übrigen würden dauernd Versuche unternommen, den Schlaf- und Speisewagenbetrieb auf einer noch breiteren Grundlage zu führen und ihn dabei auch selbsterhaltend zu gestalten.

Empfehlung 13: Geeignet gelegene Bahnhöfe und Endbahnhöfe sind zu vereinigen und das Rangieren in Kopfbahnhöfen einzuschränken.

Stellungnahme der Bahnen: In dieser Hinsicht wurde bereits viel versucht. Derartige Zusammenlegungen sollten jedoch nur da erfolgen, wo sie im öffentlichen Interesse erforderlich sind und auch ihre Wirtschaftlichkeit erwiesen ist. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, daß der Betrieb großer Einheitsbahnhöfe sich gewöhnlich am teuersten gestalte, und es steht daher zu befürchten, daß allzuweit gehende Zusammenlegungen in vielen Fällen die Kosten erheblich vermehren statt sie zu verringern. So wird auch darauf hingewiesen, daß sich von den zahlreichen Zusammenlegungen der vergangenen Jahre nur wenige bewährt haben. Über Rangierbewegungen in Kopfbahnhöfen habe die Erfahrung gezeigt, daß sich ihre Verminderung nur durch zusätzliche Personenzugmeilen erreichen ließe.

Empfehlung 14: Doppelzugbetrieb auf parallelen Linien ist zu vereinigen oder einzuschränken.

Stellungnahme der Bahnen: Die Frage der doppelten Zugbedienung auf parallelen Linien wurde sowohl durch die regionalen Koordinatorkommittees wie durch die Association eingehend untersucht und dabei gefunden, daß die Zahl der unwirtschaftlichen parallelen Züge ganz erheblich überschätzt wurde. Zweifelsohne sollte eine Zusammenfassung derartiger Züge überall da erfolgen, wo sie praktisch und wirtschaftlich ist. Es bestünden jedoch zahlreiche Fälle, in denen gerade derartige, anscheinend unzweckmäßige parallele Züge durch die

Einnahmen aus dem Zwischenverkehr äußerst wirtschaftlich sind und in denen gerade diese bemängelten Züge zur Verkehrsbedienung der Zwischenorte erforderlich sind. Eine allgemeine Regelung nach dem im Abteilungsbericht aufgestellten Grundsatz wäre daher in solchen Fällen verfehlt, vielmehr müsse hier grundsätzlich den besonderen Verhältnissen Rechnung getragen werden. Derartige Untersuchungen sind jedoch gegenwärtig bereits im Gang.

Als Beispiel wird die im Abteilungsbericht aufgeführte Ersparnismöglichkeit von 525 000 Dollar durch Beseitigung der gegenwärtig bestehenden doppelten Zugverbindungen zwischen Washington und Jacksonville — siehe Zusammenstellung 1 — aufgeführt. Die Association hat diesen Fall eingehend untersucht und gefunden, daß es wegen der dazwischenliegenden Orte unmöglich wäre, vollwertige Zugverbindungen aufrechtzuerhalten, wenn auch nur einer der als unnötig bezeichneten parallelen Züge aufgegeben würde. In diesem Fall würde durch die Beseitigung der sogenannten überflüssigen Züge eine erhebliche Anzahl bedeutender Orte Zugverbindungen nur mehr zu völlig ungeeigneten Zeiten besitzen.

Zusammenstellung 1[1].

Kosten von Doppelzugverbindungen in den östlichen und südlichen Bezirken.

Zugverbindung zwischen	Zugmeilen in 1000		Gesamteinnahmen	Kosten des gegenwärtigen Zugbetriebes	Kosten der unnötigen Verdoppelung
	gegenwärtig	nach Einschränkung		in 1000 Dollar	
Washington-Jacksonville	1,498	1,269	3,491	3,443	525

Empfehlung 15: Zuglängen, Fahrzeiten, Fassungsvermögen der Wagen müssen besser dem Verkehr angepaßt werden.

Stellungnahme der Bahnen: Diese Empfehlung bringt nichts Neues; denn diese Anregungen werden von sämtlichen Bahnen schon seit langem in vollstem Umfang, den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend, befolgt.

Empfehlung 16: In den Fällen, in denen der Personenverkehr nicht genügt, um Eisenbahnbetrieb zu rechtfertigen, sind Lokalzüge durch Straßenverkehr, Luxuszüge durch Luftverkehr zu ersetzen.

[1] Siehe den Abteilungsbericht Seite 239, Exhibit 10, Analysis 121.

Stellungnahme der Bahnen: Für den Ortsverkehr wurde diese Umstellung bereits in zahlreichen Fällen vorgenommen, in denen es die Wirtschaftsverhältnisse geboten. Eine Verallgemeinerung sei aber auch hier nicht zu vertreten, sondern es sei von Fall zu Fall nach eingehender Untersuchung der Verhältnisse zu verfahren. Der Luftverkehr wäre aber zur Zeit noch nicht derart entwickelt, daß die Eisenbahnen einem Ersatz ihres Luxusdienstes durch Flugverkehr nähertreten sollten.

Empfehlung 17: Verkehrsuntersuchungen, Verkehrsentwicklung, Fahrplangestaltung, Linienerweiterungen, Preis- und Tarifgestaltung und Veröffentlichungen sowie die Verteilung der gemeinsamen Einnahmen aus dem Personenverkehr sind ausschließlich durch die Association of American Railroads vorzunehmen.

Stellungnahme der Bahnen: Diese gewaltige Aufgabenzuweisung kann nicht durch eine einzige Organisation geleistet werden, selbst wenn die Eisenbahnen als eine einzige große Gesellschaft unter einer Führung stünden. Um alle diese Aufgaben möglichst vollkommen lösen zu können, wäre es nötig, auch die Verhältnisse der einzelnen Bezirke genauestens zu kennen, und dies sei selbst für eine noch so gut zentral geleitete Stelle unmöglich. Zur Erhärtung dieser Behauptung wird auf die bei einigen großen Bahnen durchgeführte Dezentralisierung hingewiesen, die das Ergebnis der Betriebserfahrungen sei. Verkehrsuntersuchungen aber wären eine Angelegenheit, die von den einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften selbst vorgenommen werden sollten. Die Personenverkehrsabteilungen der einzelnen Bahnen wären viel besser in der Lage, ihr Gebiet und damit auch den zu erwartenden Verkehrsumfang zu kennen, als eine einzige zentral geleitete Stelle.

Empfehlung 18: Der Association of American Railroads wäre als einziger Stelle die volle Verantwortung für die neue Organisation des Reiseabsatzes und der dazu nötigen Werbung zu übertragen.

Stellungnahme der Bahnen: Die allgemeine Behandlung dieses Gegenstandes findet heute bereits durch die Association weitgehendste Förderung. Es erscheint aber weder wünschenswert noch durchführbar, daß der Association die gesamte Neuorganisation des Reiseabsatzes wie der dazu nötigen Reklame übertragen wird, eine Aufgabe, die weit besser von den einzelnen Bahnen selbst erfüllt werden kann.

Empfehlung 19: Der Association ist die volle Verantwortung zur Schaffung eines in einer Zentralstelle vereinigten Per-

sonenverkehrs zu übertragen, bei dem Reiseverbindungen, Zugausstattung, Fahrpläne usw. entweder durch Abkommen, gemeinsame Fahrpreise oder sonstige Abmachungen mit den Bahnen, Straßen- und Luftfahrt-Gesellschaften geschaffen werden.

Stellungnahme der Bahnen: Diese Zusammenfassung läßt sich keinesfalls auf einer derartigen allgemeinen Grundlage erreichen. Sie ist nur für einige besondere Fälle möglich, bei denen sich nach gründlicher Untersuchung wirkliche Ersparnisse erwarten lassen.

Die Zusammenfassung der Bahnen mit Betrieben, mit denen sie im Wettbewerb stehen, scheine vielmehr gegen das Interesse der Bahnen gerichtet, da hierdurch eine Benachteiligung der Bahnen zum Vorteil ihrer Wettbewerber eintreten könne.

Zusammenfassend äußert sich die Association of American Railroads über den Abteilungsbericht in den Hauptpunkten wie folgt:

a) Daß er nichts brächte, was für die Eisenbahngesellschaften allgemeine Anwendung finden könnte. Diese harte Folgerung sei nicht nur das Ergebnis der Untersuchungen der Association, sondern auch derjenigen der verschiedenen Komitees, einzelner Gesellschaften, und von Besprechungen mit Sachverständigen.

b) Der Bericht sei zudem in manchen Punkten widersprechend. Dabei wird darauf hingewiesen, daß auf der einen Seite billiger Betrieb empfohlen, auf der anderen Seite jedoch eine Betriebsform angeregt wird, die erheblich mehr kosten würde als die gegenwärtige.

c) Zahlreiche Vorschläge des Abteilungsberichtes umfassen Einrichtungen, die bei den Eisenbahngesellschaften bereits seit Jahren bestehen.

d) Es würde die Finanzen der Eisenbahnen weiter gefährden, wenn einige der vorgeschlagenen grundlegenden Änderungen plötzlich durchgeführt würden. Hierzu sei zu normaler Entwicklung eine längere Zeitspanne nötig.

e) Manche Vorschläge und Anregungen wurden inzwischen bereits versucht und für unzweckmäßig befunden; andere befinden sich noch im Versuchszustand, so daß daraus gegenwärtig noch keine sicheren Schlüsse über ihre Zweckmäßigkeit gezogen werden können.

f) Besonders hervorgehoben wird die Unmöglichkeit einer Ersparnis von 6 Millionen Dollar als Folge einer Übernahme des Pullman-

Betriebes durch die einzelnen Eisenbahngesellschaften[1]. Es wird dazu sogar die Ansicht vertreten, daß sich mit der Ausschaltung der Pullman-Gesellschaft die Darbietung der sogenannten reservierten Bequemlichkeiten (Bett, Speisewagen, besondere Abteile usw.) nicht nur verschlechtern, sondern sogar erheblich verteuern würde.

g) Die Fahrpreisfrage sollte weder vom Koordinator noch von der Association of American Railroads einheitlich bearbeitet werden. Sie sei eine Angelegenheit, die in den einzelnen Bezirken getrennt behandelt werden sollte, die jedoch bei der Aufstellung der Grundlagen volle Freiheit besitzen müßten. Die Prüfung durch die Interstate Commerce Commission sollte nur insoweit erfolgen, als von ihr festgestellt wird, daß die Grundlagen angemessen und billig sind.

h) Besonders wird nochmals auf die Unzweckmäßigkeit hingewiesen, der Association of American Railroads die in den Empfehlungen 16 bis 19 aufgeführten Befugnisse zu übertragen.

B. Stellungnahme des Koordinators zum Abteilungs- und zum Eisenbahnbericht.

Der Koordinator bemängelt zunächst grundsätzlich an dem Eisenbahnbericht, daß er sich leider zuviel mit Einzelheiten befasse und zu wenig auf die Hauptgrundsätze eingehe, wie er es eigentlich erwartet hätte.

Im einzelnen beschränkt er sich jedoch in der Hauptsache auf die auszugsweise Wiedergabe der Stellungnahme der Association, wobei er selbst nur zu einigen Punkten Stellung nimmt. Er verfährt dabei in der Weise, daß er in der Behandlung des Stoffes dem im Abteilungsbericht gewählten Aufbau folgt. Da demnach die hauptsächlichsten Punkte bereits in den vorstehenden Empfehlungen unter A behandelt sind, so seien zur Vermeidung von Wiederholungen hier nur solche Gegenstände herausgegriffen, die besonders beachtenswert erscheinen, um die Stellungnahme der Eisenbahnen kennenzulernen, wobei auch hier der im Koordinatorbericht gewählten Behandlung gefolgt, zugleich aber auch auf die entsprechenden Empfehlungen verwiesen wird.

a) Der Abteilungsbericht betonte in seinem ersten Abschnitt die Bedeutung des Personenverkehrs und der Einnahmen für die Bahnen; hier stimmt ihm der Eisenbahnbericht zu.

[1] Siehe den bereits in Fußnote 1 auf Seite 1247 erwähnten Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Heft 6, Seite 1330.

b) Übereinstimmung zwischen Abteilungs- und Eisenbahnbericht herrscht auch in dem Wunsch, den Personenverkehr der Eisenbahnen wirtschaftlich zu gestalten. Der Abteilungsbericht wirft aber den Eisenbahnen vor, daß sie sich sozusagen mit der Unwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs abgefunden haben und vertritt den Standpunkt, daß nicht ein Verkehrszweig den anderen tragen dürfe. Der Eisenbahnbericht bestreitet den Vorwurf der Gleichgültigkeit, stimmt aber dem Abteilungsbericht zu, daß jede Verkehrsabteilung ihre vollen Kosten erwirtschaften müsse, macht aber die Einschränkung, daß eine allgemeine Durchführung dieses Grundsatzes bei den Eisenbahnen gegenwärtig unmöglich sei; er führt dazu sogar aus, daß in den Fällen, in denen gegenwärtig der Eisenbahn-Personenverkehr gewissermaßen als „Beiprodukt" betrachtet wird, die Eisenbahnen schließlich besser mit ihm als ohne ihn fahren.

Die Folgerung im Abteilungsbericht, daß auch der Eisenbahn-Personenverkehr allgemein schon deshalb gewinnbringend zu gestalten sei, da dies auch die Straßenverkehrsgesellschaften fertiggebracht hätten, bezeichnet der Eisenbahnbericht als irreführend, da die beiden Betriebsarten unter zu verschiedenen Verhältnissen arbeiten.

c) Der Abteilungsbericht legt an Hand der gesamten Verkehrsentwicklung in USA., vor allem derjenigen der Kraftfahrzeuge, dar, daß sich die Eisenbahnen durch Betriebsverbesserungen, Werbung und Preissenkung aller Voraussicht nach Neuverkehr schaffen könnten, ohne das Verkehrsvolumen des Kraftfahrzeuges fühlbar zu beeinträchtigen. Hierzu vertreten die Eisenbahnen die Ansicht, daß diese Folgerung unrichtig sei. Ihrer Ansicht nach könnte kein wesentlicher Teil des gegenwärtigen Kraftwagenverkehrs den Bahnen abgewonnen werden. Zum Beweis führte der Eisenbahnbericht auf, daß viele Eisenbahnangestellte, trotz ihres Eisenbahn-Freifahrscheines, fast ausschließlich ihre eigenen Kraftwagen, besonders zu Fahrten in der Innenstadt, benutzen. Der Eisenbahnbericht macht auch darauf aufmerksam, daß die Verkehrsentwicklung des Kraftfahrzeuges in vielen Fällen auf die Sportliebe der Wagenbesitzer zurückzuführen ist, die sie dazu verführt, eine gewisse Zahl Fahrten auszuführen, die sie unter keinen Umständen mit den Eisenbahnen vornehmen würden.

d) Die Forderung des Abteilungsberichtes, die Reisevorbereitungen, den Reiseantritt und das Reisen mit den Schienenbahnen ebenso bequem zu gestalten wie mit dem eigenen Kraftwagen[1], bezeichnet der Eisenbahnbericht als unerfüllbar.

e) Der Abteilungsbericht betont, daß dichte Zugfolge, d. h. häufige Verkehrsmöglichkeiten, ganz wesentlich zur Hebung des Personenverkehrs beitrügen; er stellt im Zusammenhang damit die Behauptung auf, daß eine Einschränkung der fahrplanmäßigen Züge mit eine der Ursachen des Verkehrsrückganges im Jahr 1930 gewesen sei. Der Eisenbahnbericht stimmt dieser Ansicht grundsätzlich bei; er weist aber auf die Wirtschaftlichkeit als den ausschlaggebenden Faktor hin. Des weiteren führt er dazu aus, daß ein Einsatz von leichten Motorzügen auf breiterer Grundlage vielleicht die erwünschte Umstellung bei voller Wirtschaftlichkeit bringen könnte. Er betont aber gleichzeitig, daß eine derartige Umstellung nur langsam und vorsichtig vorgenommen werden dürfte.

f) Der Abteilungsbericht stellt im Anschluß an die Kostenuntersuchungen des Kraftwagens als Verkehrsmittel fest, daß drei Viertel des Gesamtverkehrs aus Vergnügungsreisen bestünde und nur etwa ein Viertel berufliche oder sonstige nötige Reisen ausmache. Um dem Kraftwagen Wettbewerb zu machen, sei daher nötig, die Preise je Fahrgastmeile auf diejenigen des Kraftwagens abzustellen, d. h. es müßten rücksichtslos Preissenkungen vorgenommen werden. Im Zusammenhang damit verweist er auf die Tatsache, daß in den ersten sechs Monaten 1934 im Vergleich zu dem Durchschnitt der letzten drei Jahre für den gleichen Zeitabschnitt im Süden ein Grundfahrpreis von 1½ cents je Fahrgastmeile ein um 26 % besseres Ergebnis brachte als der 3,6 cents-Fahrpreis im Osten und ein um 34 % besseres als ein 2 cents-Fahrpreis im Westen.

Demgegenüber behauptet der Eisenbahnbericht, daß bei Vergnügungsreisen die Kosten nicht von ausschlaggebender Bedeutung seien, und daß die Ergebnisse der aufgeführten Fahrpreisversuche zu derartigen Folgerungen nicht geeignet wären. Er empfiehlt vielmehr, zur Erzielung einer möglichst günstigen Gesamteinnahme, hohe Grundfahrpreise für not-

[1] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Heft 6, Seite 1310—11 unter 2. Betriebs- und sonstige Verbesserungen.

wendiges Reisen, herabgesetzte Fahrpreise für Vergnügungs- und sonstige Reisen. Allerdings führt er dazu ausdrücklich an, daß über diesen Punkt die Ansichten nicht aller Fachleute übereinstimmten.

g) Der Abteilungsbericht empfiehlt eine Vereinigung der Werbung, die aber gleichzeitig erheblich kräftiger gestaltet werden müsse, um die 30 Millionen amerikanischer Familien mehr zur Benutzung der Bahnen anzuregen. Der Eisenbahnbericht stimmt dem Wert kräftiger Werbung bei, macht aber darauf aufmerksam, daß bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage die Bahnen ihre Werbung eher einschränken müßten.

h) Für den Personenverkehr des Jahres 1933 ermittelt der Abteilungsbericht einen Verlust von 200 Millionen Dollar, den er wie folgt auf die einzelnen Beförderungsbetriebe verteilt: 33,5 Millionen Dollar aus der Gepäck-, 54 Millionen Dollar aus der Expreßgutbeförderung; aus dem Personenwagenbetrieb 61 Millionen Dollar, aus dem Betrieb der reservierten Wagen 31 Millionen Dollar, aus dem Speisewagenbetrieb 34 Millionen Dollar, aus der Postbeförderung jedoch einen Gewinn von 13,5 Millionen Dollar. Der Eisenbahnbericht erhebt gegen diese Kostenverteilung auf der Wagenmeilen-Grundlage Einspruch und bezeichnet sie als willkürlich.

i) Der Abteilungsbericht weist für den Vorortverkehr einen reinen Verlust von 13,5 Millionen Dollar aus, einschließlich von 16 Millionen Dollar für Bahnhofsausgaben und 17,5 Millionen Dollar anteilige Generalunkosten. Er führt dazu weiter aus, daß sich der Verlust aus dem Vorortverkehr durch die Zuteilung der Bahnhofsausgaben zu den direkten Ausgaben auf 3,5 Millionen Dollar verringern würde. Der Eisenbahnbericht stellt die Genauigkeit dieser Verrechnung in Zweifel. Er lehnt auch die Einschließung der Generalunkosten ab, weil sich bei Beseitigung des Vorortverkehrs die Gesamtausgaben nicht verhältnismäßig verringern würden.

k) Für den gewöhnlichen Personenzugbetrieb auf Hauptlinien ermittelt der Abteilungsbericht, daß die Kosten eines Durchschnittszuges von 5½ Wagen 1,57 Dollar je Zugmeile betragen, denen eine Einnahme von nur 98 cents gegenübersteht. Er empfiehlt, durch Beschränkung der reservierten Wagen (Pullman-Wagen) auf D-Züge und Zusammenfassung des Gepäcks mit Gütern, oder Beförderung im noch freien Raum der Postwagen, diesen Verkehr durch Zwei-Wagen-Züge zu bedienen, bei denen sich bei Kosten von 60 cents je Zugmeile eine Einnahme von 76 cents je Zugmeile erwarten ließe.

Würde dazu noch die Güterbeförderung übernommen, so ließe sich aus einem zusammengesetzten Drei-Wagen-Zug bei 80 cents Aufwendungen je Zugmeile eine Einnahme von 1,04 Dollar erwarten. Der Abteilungsbericht führt dazu noch weiter aus, daß in nur vier von den 42 Bezirken die Einnahmen zu gering wären, um einen derartigen Betrieb zu rechtfertigen, und empfiehlt für diese vier Fälle den Ersatz der Schienenbahn durch Omnibusbetrieb[1]. Der Eisenbahnbericht bestreitet die Richtigkeit der hier gemachten Angaben und sagt dazu, daß die Zahlen, die hier der Durchschnittszahl der Fahrgäste je Wagen (Durchschnittswagenbesetzung) zugrunde gelegt wurden, in Wirklichkeit die Durchschnitte der Fahrgastmeilen geteilt durch die Wagenmeilen sind. Er weist ferner darauf hin, daß, um der Spitzenbesetzung zwischen bestimmten Punkten einer Reiselinie gerecht zu werden, eben genügend Wagen bereitgestellt werden müßten. Zu dem Vorschlag der Beschaffung von Motorzügen und des Ersatzes des Eisenbahnbetriebes durch Omnibusse verweist der Eisenbahnbericht auf die Bedeutung der zur Bedienung nötigen Belegschaftsstärke als wichtiges Kostenelement und auf die Ausgaben für die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

l) Für den gewöhnlichen Personenzugbetrieb auf Nebenlinien gibt der Abteilungsbericht für einen Durchschnitts-Dreiwagenzug die Kosten zu 91 cents, die Einnahmen zu 47 cents je Wagenmeile an. Er empfiehlt Ersatz durch Einwagen-Motorzüge (Schienentriebwagen)[1], die nur 30 cents je Wagenmeile kosten, oder Ersatz des Schienenbetriebs durch Omnibusse zu 22 cents je Omnibusmeile plus 11 cents für jeden Anhänger. Der Eisenbahnbericht wiederholt hierzu den unter k) gemachten Einwand gegen Folgerungen aus derartig ermittelten Durchschnitts-Wagenbesetzungen und sagt weiter dazu, daß derartig unwirtschaftlicher Verkehr auf Nebenlinien bereits in bedeutendem Umfang aufgegeben wurde.

m) Für die gegenwärtig eingesetzten unwirtschaftlichen Motorzüge[2], die bei einem Durchschnitt von zwei Wagen je Zug, bei 56 cents Kosten je Zugmeile, nur 29 cents bringen, empfiehlt der Abteilungsbericht Ersatz durch Straßenomnibusse. Der Eisenbahnbericht bezeichnet diesen Vorschlag als einen der Widersprüche des Berichts, da einerseits im Bericht derartige Züge

[1] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1325.

[2] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1326 f.

als Ersatz für Lokalzüge empfohlen werden, während hier angegeben wird, daß sie 27 cents je Zugmeile Verlust bringen[1].

n) Für die gemischten Züge[2], die im Durchschnitt aus elf Wagen bestanden (sie bestanden aus einem Pack-, einem Personen-, vier Gepäck-, zwei LCL-[3] und drei leeren Wagen), ermittelt der Abteilungsbericht die Kosten je Zugmeile zu 2,6 Dollar. Er empfiehlt für derartige, täglich verkehrende Züge Zusammenlegung des LCL-Verkehrs mit dem Gepäckverkehr und Einsatz von je einem Motorzug zu 60 cents je Zugmeile, sowie dreimal wöchentlich Verkehr von Lokalfrachtzügen zu 2,6 Dollar Kosten je Zugmeile. Für die gegenwärtig dreimal wöchentlich verkehrenden gemischten Züge regt er Ersatz durch einen täglich verkehrenden Motorzug an, der aus einem Fracht- und zwei Personenwagen besteht und 1 Dollar je Zugmeile kostet. Auch hier wiederum lehnt der Eisenbahnbericht die Folgerungen aus Durchschnittskosten ab und besteht darauf, daß jeder Fall nach den vorliegenden besonderen Verhältnissen behandelt wird.

o) Für D-Züge[4] ermittelt der Abteilungsbericht einen Verlust von 57 cents je Zugmeile. Er führt diesen Verlust auf die zu hohen Fahrpreise und die daraus folgende Zugunterbesetzung, das vielfach doppelte Verkehrsangebot und auf nicht genügendes Anpassen der Zuglängen an den Verkehr zurück. Der durchschnittliche Neunwagenzug kostete 2,35 Dollar je Zugmeile. Der Abteilungsbericht stellt demgegenüber fest, daß der vorhandene Verkehr nur Sechswagenzüge rechtfertigen würde. Er berichtet über 39 Zugrichtungen, auf denen zwei oder mehrere Züge täglich zu beinahe gleichen Zeiten parallel verkehren und behauptet, daß sich durch Zusammenlegen von Zügen Kosten in Höhe von 68 Millionen Dollar beseitigen ließen, und sich so ein Verlust von 41 Millionen Dollar in einen Gewinn von 27 Millionen Dollar verwandeln würde. Der Eisenbahnbericht bezeichnet wiederum die zugrunde gelegten durchschnittlichen Besetzungszahlen als irreführend und findet, daß für gewisse Strecken die Höchstbesetzungen zu niedrig angenommen wurden. Er verweist auf die täglichen Verkehrsschwan-

[1] Nach Ansicht des Verfassers eine sehr oberflächliche Widerlegung, da es sich doch um zwei ganz verschiedene Verkehrsarten handelt und übrigens auch der Abteilungsbericht klar vorschlägt, Lokalverkehr, der so wenig Einnahme erwarten läßt, daß er Bahnbetrieb (Triebwagen) nicht mehr rechtfertigt, gleichfalls durch Omnibusse zu ersetzen.

[2] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1327, Unterabschnitt g).

[3] LCL-Verkehr (less than car loading = Stückgut) siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1322, Fußnote 1.

[4] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1327, Unterabschnitt h).

kungen, die eben unmöglich machen, die Zuglängen grundsätzlich auf einem niedrigen Durchschnitt zu halten. Über den Mehrfach-Zugbetrieb auf parallelen Linien siehe Abschnitt A, Empfehlung 14.

p) Der Abteilungsbericht stellt ferner fest, daß der Schlafwagenbetrieb und der sogenannte Parlor-Wagen-Einsatz einen Verlust von jährlich 1,5 Millionen Dollar (500 000 + 1 000 000 Dollar) ergeben hat[1]. Er macht den Vorschlag, an Stelle der gegenwärtigen Bezahlung von durchschnittlich 2,69 Dollar für die reservierten Bequemlichkeiten künftighin für die durchschnittliche Reise in reservierten Wagen 2 Dollar und für Luxuswagen 4 Dollar zu erheben. Unter Annahme des so angegebenen Höchstpreises stellt er in seinen Untersuchungen fest, daß, um diesen Betrieb selbsterhaltend zu gestalten, die Betriebskosten um 15% gesenkt, um ihn gewinnbringend zu gestalten, sogar um 35% herabgesetzt werden müßten. Hierzu hält er die folgenden drei Maßnahmen für nötig: a) Fortfall der Verdoppelung des Angebots, wodurch sich 8 Millionen Dollar ersparen ließen. b) Verwendung von ausschließlich 16teiligen Schlafwagen für den reservierten Verkehr, in denen die Oberbetten ebenso begehrt gestaltet werden wie die unteren, so daß sich die durchschnittliche Wagenbesetzung von 13 auf 22 Personen erhöhen ließe, und so eine Mehreinnahme von 17 Millionen Dollar erwartet werden könnte. c) Aufhebung der Außen- (outside-) Agenturen für die Regelung des reservierten Verkehrs, wodurch eine Kostenersparnis von 6 Millionen Dollar zu erwarten wäre. Demgegenüber vertritt der Eisenbahnbericht die Ansicht, daß eine 5proz. Erhöhung der Wagenbesetzung, als Folge einer allgemeinen Wirtschaftsbelebung, die angegebenen Fehlbeträge beseitigen würde. Er wiederholt seine Einwände gegen die vorgebrachte Bemängelung der Verdoppelung des Verkehrsangebots, wenn er auch zugibt, daß sich hier doch manche Ersparnisse erzielen ließen. Er behauptet ferner, daß eine Verbesserung der Oberbetten in den Schlafwagen nur durch eine Verschlechterung der Unterbetten möglich wäre, wodurch diese aber an Beliebtheit einbüßen würden, und vertritt die Ansicht, daß es wohl zweckmäßiger wäre, Wagen mit Ein- und Zweibettabteilen zu bauen, die betrieblich am meisten befriedigten und so die größte Einnahme erwarten ließen. Der Eisenbahnbericht bezweifelt ferner die Möglichkeit, Ersparnisse in der angenommenen Höhe durch Aufhebung der Außenagenturen zu erzielen.

[1] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1329, Unterabschnitt i.

q) Der Abteilungsbericht empfiehlt den Betrieb von Sonder-Luxuszügen, bestehend aus fünf Schlafwagen und drei weiteren Wagen. Diese Sonderluxuszüge würden, wie der Bericht annimmt, eine Einnahme von 2,25 Dollar je Zugmeile bringen, gegenüber einer Ausgabe in Höhe von 2,11 Dollar je Zugmeile[1]. Der Eisenbahnbericht sagt dazu, daß es nicht genügend derartigen Verkehr gäbe, um den Betrieb von Sonder-Luxuszügen zu rechtfertigen. Er zieht den gegenwärtigen Einsatz von Luxuswagen in Schnell- und Expreßzügen vor, dessen Handhabung biegsamer sei, und der einen häufigeren Einsatz dieser Luxuseinrichtungen ermögliche.

r) Für den Speisewagenbetrieb schlägt der Abteilungsbericht eine Herabsetzung der durchschnittlichen Kosten der Mahlzeiten von 1,17 Dollar auf 83 cents und Einschränkung des Bedienungspersonals vor[2]. Der Eisenbahnbericht erkennt die bestehenden Schwierigkeiten im Speisewagenbetrieb in vollem Umfang an. Er weist aber darauf hin, daß bereits seit Jahren Versuche im Gange sind, die Verluste aus dem Speisewagenbetrieb zu verringern, der aber als Werbung für den Personenverkehr auf jeden Fall aufrechterhalten werden müsse. Nach seiner Ansicht liegt die einzig mögliche Lösung für einen wirtschaftlichen Speisewagenbetrieb darin, ihn noch mehr der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Zu diesem Zweck würden bereits Versuche unternommen, Erfrischungen auch in gewöhnlichen Wagen oder in sogenannten Frühstücksecken anzubieten.

s) Der Abteilungsbericht geißelt das Unwesen der Freifahrscheine und stellt die Behauptung auf, daß die darauf gemachten Freifahrten im Jahre 1933 sicherlich einen Wert von 50 Millionen Dollar darstellten[3]. Er empfiehlt, die Freifahrscheine grundsätzlich zu beseitigen, und sie künftighin nur mehr für die Angestellten der einzelnen Bahnen, unter Umständen mit herabgesetzten Preisen, beizubehalten. Der Eisenbahnbericht bezeichnet es als unmöglich, daß durch die Beseitigung der Freifahrten eine Mehreinnahme von 50 Millionen Dollar im Jahr erwartet werden könnte. Zudem hält er die Aufhebung der Freifahrt für Angestellte, vom moralischen Standpunkt aus gesehen, für gefährlich.

t) Der Abteilungsbericht legt größten Wert auf Herabsetzung des Leergewichtes der Personen- und Pullman-Wagen. Er sieht in der Verminderung des durchschnittlichen Leer-

[1] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1330, Unterabschnitt k.

[2] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1331, Unterabschnitt l.

[3] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1331, Unterabschnitt l, zweiter Absatz.

gewichtes der Pullman-Wagen auf 20 t eine jährliche Ersparnismöglichkeit von 4500 Dollar je Wagen. Der Eisenbahnbericht weist jedoch darauf hin, daß das gegenwärtige Gewicht sowie die Größe der Wagen, vor allem hinsichtlich Bequemlichkeit und Sicherheit, das Ergebnis langer Versuche sei. Er verweist auf die zahlreichen Versuche mit leichten Personenwagen, die immer noch nicht derartig eindeutig abgeschlossen seien, daß heute schon ein Ersatz von bewährten Wagen gerechtfertigt sei.

u) In seinen Schlußfolgerungen behauptet der Abteilungsbericht, daß sich aus der Verkehrsgröße des Jahres 1933 auch der Personenverkehr wirtschaftlich gestalten ließe, wenn die von ihm empfohlenen Mittel angewendet würden. Der Eisenbahnbericht stimmt dieser Folgerung nicht bei, nachdem er zuvor auch, wie bereits dargelegt, die verschiedenen Anregungen zum größten Teil abgelehnt hatte. Er stellt vielmehr fest: „Daß es ihm unverständlich sei, wie durch erhöhten Zugverkehr, Modernisierung der Einrichtungen und Bahnhöfe sowie durch Senkung der Personenfahrpreise ein angenommener Verlust aus dem Personenverkehr bei gleichem Verkehrsvolumen beseitigt werden könnte."

C. Die Folgerungen des Koordinators.

Der Koordinator stellt in seinen abschließenden Betrachtungen die Tatsache fest, daß der Bericht seiner Abteilung (Abteilungsbericht) und der Eisenbahnbericht in vielen Punkten gegensätzlich sind. Dies führt er auf zwei Hauptursachen zurück:

Die eine besteht darin, daß der Abteilungsbericht anscheinend durch das Eisenbahnkomitee mißverstanden wurde. Im Abteilungsbericht sollten bestehende Mängel aufgedeckt und die Mittel zu ihrer Abhilfe angegeben werden. Dies führte zur Aufstellung eines vollständigen Programms für die Schaffung eines wirtschaftlichen Personenverkehrs. Es mußten daher Forderungen aufgestellt werden, bei denen die Eisenbahnen die Ansicht vertraten, daß sie ihre Notwendigkeit schon längst erkannt hätten. Dies aber führte anscheinend dazu, daß sich die Bahnen ungerecht beurteilt, vielleicht sogar hart kritisiert fühlten. Für die meisten seiner Vorschläge beanspruche aber der Abteilungsbericht keinesfalls das Urheberrecht. In ihnen sind vielmehr die Ansichten zahlreicher Fahrgäste, Eisenbahnbeamten, Reisebüros und maßgebender Verkehrsfachleute vertreten. Vielfach wurde dazu auch festgestellt, daß einzelne oder mehrere Bahnen das bereits eingeführt haben, was nunmehr allgemein vorgeschlagen wird.

Der zweite wesentliche Grund besteht darin, daß der Eisenbahnbericht verschiedentlich unterläßt, sowohl den Sinn wie auch den Wortlaut des Abteilungsberichts voll zu erfassen. Hierzu weist der Koordinator als Beispiel auf seine Anregung hin, „daß der Schienenverkehr ebenso zugänglich gemacht werden sollte wie der Eigenkraftwagen", und auf die Stellungnahme der Bahnen, „daß unfaßbar wäre, wie dies erreicht werden könnte". Er führt dazu aus, daß, selbst wenn die Anregung des Abteilungsberichts ein unerreichbares Ideal wäre, das praktisch überhaupt nicht erfüllt werden könnte, dieses Ideal doch angestrebt werden sollte und bei verschiedenen Bahnen, wie später dargelegt wird, auch schon ziemlich weitgehend erreicht ist.

Der Abteilungsbericht geht von der Annahme aus, daß das mögliche Eisenbahnverkehrsmaß groß ist und daher durch die angeregten Maßnahmen einen erheblichen Zuwachs erfahren könnte. Demgegenüber stellt der Eisenbahnbericht die Behauptung auf, daß der für die Eisenbahnen noch neu zu schaffende Verkehr nur gering veranschlagt werden dürfe. Zu diesen beiden verschiedenen Einstellungen vertritt der Koordinator die Ansicht, daß die Annahme des Abteilungsberichts die richtigere sei. Er ist überzeugt, daß die Eisenbahnen weit kräftigeren Verkehr erreichen und höhere Einnahmen erzielen könnten, wenn alle im Abteilungsbericht vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt würden. Er führt dazu aus, daß diese Ansichten nicht nur von seinem Stab, sondern auch von Eisenbahnbeamten vertreten würden, und besonders von Angehörigen solcher Bahnen, die durch Betriebsverbesserungen und Neuregelung ihrer Fahrpreise bereits einen fühlbaren Verkehrsgewinn zu verzeichnen hätten.

Die zahlreichen Anregungen des Abteilungsberichts zur Verkehrsförderung stellen nach Ansicht des Koordinators eine Zusammenfassung dar, wie sie bisher von den Bahnen noch nie gemacht wurde. Leider habe man den Eindruck, daß der Eisenbahnbericht ihren Wert zu verkleinern suche. Zugegeben, daß einzelne Vorschläge im Abteilungsbericht Ideale darstellten, die sich wohl kaum jemals vollständig verwirklichen ließen, so sei dies doch keine Entschuldigung für die Unterlassung jeglichen Versuchs dazu. Der Koordinator vertritt sogar die Ansicht, daß einige dieser Anregungen, die der Eisenbahnbericht als undurchführbar bezeichnet, bereits bei einigen Bahnen eingeführt oder geplant sind. So bietet jetzt schon eine Bahn ihren Reisenden sowohl Abholen wie Zufahrt durch Kraftwagen, die im Preis der Fahrkarte inbegriffen sind. Hierdurch sei doch die Erfüllung der Forderung: „Das Eisenbahnreisen ebenso zugänglich zu machen wie das Reisen mit dem Eigenkraftwagen" schon bedeutsam nähergerückt. Eine

andere Bahn habe bereits die Trinkgelder beseitigt. Auch seien in einigen Städten gemeinsame Eisenbahn- und Omnibusbahnhöfe zu finden. Gleichfalls eingeführt seien bereits von einigen Bahnen Kurzzüge mit erheblich dichterer Zugfolge. Die Beliebtheit dieser Züge, unter denen auch Stromlinienzüge mit neuen Schlafwagen zu finden seien, beweise die Richtigkeit des beschrittenen Weges. Eine Bahn an der Chicago Pacific-Küste habe sogar die Trennung von Reservierten- und Luxuszügen eingeführt. Dies alles seien Verbesserungen, die im Abteilungsbericht empfohlen wurden, im Eisenbahnbericht aber teilweise Ablehnung gefunden haben. Sie hätten sich demnach bereits in der Praxis bewährt, und er müsse deshalb hier dem Abteilungsbericht zustimmen.

Überzeugend seien auch die Vorschläge des Abteilungsberichts über die Fahrpreisgestaltung. Es wäre einleuchtend, daß der zu erwartende Verkehr um so größer sei, je niedriger die Fahrpreise gehalten werden könnten. Die Züge zahlreicher Linien wären gegenwärtig nur zu einem Bruchteil ihres Fassungsvermögens besetzt. Die Bahnen wären daher in der Lage, ohne Mehraufwendungen einen erheblich stärkeren Personenverkehr zu bedienen. Dies gälte für die stärker wie für die schwach besetzten Linien. Die Rettung des Personenverkehrs liege nun einmal in der Schaffung eines kräftigen Verkehrs. Dieser würde aber durch die Fahrpreise ganz erheblich beeinflußt. Allerdings bestünde auch hier die Schwierigkeit, das Fahrpreissystem zu ermitteln, das die höchste Einnahme bringt und den Verkehr fördert. Unrichtig gewählte Grundfahrpreise können zur Folge haben, daß trotz Verkehrsgewinnes die Gesamteinnahmen fallen. Hier müsse eben auch das Ergebnis von Versuchen abgewartet werden. Der Abteilungsbericht sei bei seinen Fahrpreisvorschlägen von den Grenzen ausgegangen, die ihm durch den Wettbewerb des Straßenverkehrs und die Zahlungsfähigkeit der verschiedenen Reisenden-Klassen gezogen sind. Sie sind durch zahlreiche Belege begründet und daher nach Ansicht des Koordinators ernster Überlegung wert.

Scharf sei auch das Auseinandergehen der Ansichten des Abteilungs- und des Eisenbahnberichts über die Maßnahmen zur Förderung des Reisens. Der Abteilungsbericht findet das gegenwärtig gebräuchliche System voller Fehler, während es der Eisenbahnbericht für zweckmäßig erachtet. Betrachte man aber die Ergebnisse, so habe man den Eindruck, als ob der Abteilungsbericht mehr im Recht sei; denn wäre das gegenwärtige Werbesystem das beste, so

hätte nicht ein derartig hohes Maß Eisenbahnverkehr verlorengehen dürfen. Die Kritik des Abteilungsberichts ist nach Ansicht des Koordinators überzeugend; z. B. daß sich die Bahnen zuviel mit gegenseitigem Wettbewerb befassen, statt mit der Bekämpfung ihrer gemeinsamen Feinde, daß sie zu wenig für Werbung tun, und ähnliches.

Der Koordinator bezweifelt jedoch, ob für die im Abteilungsbericht angeregte Zusammenfassung der Verkaufsregelung in einer Zentralbehörde, z. B. der Association of American Railroads, jetzt bereits der richtige Zeitpunkt gekommen sei. Wenn auch eine bessere Zusammenarbeit erwünscht sei, so wäre doch noch nicht geklärt, ob die Eisenbahnen jetzt schon zur Durchführung eines so radikalen Schrittes vorbereitet seien. Es bestünde nun einmal die Gefahr, daß eine derart aufgebaute Zentralorganisation sich zu sehr von ihrem eigentlichen Tätigkeitsfeld zurückhält. Sicherlich würden sich durch Zusammenlegung Ersparnisse erzielen lassen, sie seien aber nicht so wichtig, wie ein einwandfreies Arbeiten der Verkaufsstellen, die nun einmal mithelfen müßten, den nötigen Verkehr heranzuschaffen.

Der Abteilungsbericht enthält die erste Untersuchung über die Kosten der verschiedenen Personenverkehrsklassen, die jemals gemacht wurde. Der Koordinator begrüßt diese Arbeit und weist auf ihre Bedeutung hin. Zur Stellungnahme der Bahnen vertritt er die Ansicht, daß, falls sich Fehler in diesen Kostenermittlungen befinden sollten, sie auch eindeutig klar bezeichnet werden müßten. Wären aber die Angaben richtig, so hätten die Bahnen an ihnen einen wertvollen Vergleichsmaßstab. Soweit er aber feststellen konnte, wurden die Kostenwerte nach Methoden ermittelt, die allgemein anerkannt sind. Zudem wurden inzwischen vom Statistischen Büro der Kommission die Methoden zur Trennung von Personen- und Güterverkehrsausgaben verbessert, und es hat nach den bisherigen Feststellungen den Anschein, als ob sich auch bei Anwendung dieser neuen Methoden keine ausschlaggebende Änderung der Werte ergäbe. Selbstverständlich hält auch er für unrichtig, diese Durchschnittszahlen allgemein anzuwenden, da ja jeder Fall besondere Untersuchung verlangt. Die im Abteilungsbericht angegebenen Durchschnitte bestätigten aber vielfach Fehler und zeigten zudem auch die Notwendigkeit der Untersuchung der besonderen Fälle, wie sie übrigens auch der Eisenbahnbericht empfiehlt.

Besonders ausführlich nimmt der Koordinator Stellung zu der im Abteilungsbericht gebrachten Anregung, den Pullman-Betrieb (der sogenannten reservierten Bequemlichkeiten) der Pullman-Ge-

sellschaft zu nehmen und auf die einzelnen Bahnen zu übertragen. Nach seiner Ansicht sind die sogenannten reservierten Bequemlichkeiten für die Eisenbahnen von größter Bedeutung, da sie ihnen, besonders in den Schlafwagen, eine zur Zeit noch einzig dastehende Überlegenheit geben. Es dürfe deshalb nichts unternommen werden, was diesen Einrichtungen nachteilig sein könnte. Daß aber die reservierten Bequemlichkeiten in ihrer gegenwärtig doch fast allgemein als erstklassig anerkannten Form geboten würden, wäre eine Folge des vorzüglichen Arbeitens des Pullman-Pools, aus dem die Reisenden wie auch die Eisenbahngesellschaften Vorteile zögen. Der Koordinator ist deshalb für Beibehaltung der gegenwärtigen Betriebsform, spricht sich jedoch für eine allgemeine Durchsicht und u. U. Neufassung der Verträge der verschiedenen Eisenbahngesellschaften mit der Pullman-Gesellschaft aus. Diese Neugestaltung der Abkommen hätte dann Hand in Hand mit einer Neuanpassung der Pullman-Annehmlichkeiten an die sich fortlaufend vollziehende Änderung der Betriebsformen zu erfolgen, um so die Bahnen wie die Pullman-Gesellschaft in die Lage zu versetzen, neue und zeitgemäß verbesserte Wagen einzuführen.

Man sieht demnach, daß der Koordinator dem Abteilungsbericht, mit Ausnahme der aufgeführten Gedankengänge über Fahrpläne, Zentralisierung des Fahrkartenverkaufs und dessen Förderung sowie der vorgeschlagenen Neuregelung des Pullman-Betriebes, beistimmt. Im Zusammenhang mit seiner Stellungnahme weist er in seinem Begleitschreiben an die Regionalen Coordinating Committees nochmals besonders auf die Bedeutung der stärkeren Verwendung von Leichtmetall-Triebwagen, der Verstärkung der Zugdichte auch auf Linien mit schwachem Verkehr, und auf die Verbesserung des Kurzstreckenverkehrs durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten, Verdichtung der Zugfolge und auf die hier zweckmäßige Fahrpreissenkung hin.

D. Die Pullman-Gesellschaft zu dem Abteilungsbericht.

Die Pullman-Gesellschaft hatte zwei Kampfschriften herausgegeben, in denen sie ihre Rechte gegenüber den Vorschlägen im Abteilungsbericht zu wahren sucht. Die eine, verfaßt von dem Rechtsbeistand der Gesellschaft, Lowell M. Greenlaw, ist an die Interstate Commerce Commission gerichtet und befaßt sich mit der im Abteilungsbericht vorgeschlagenen Neuregelung der Preise und Zuschläge für die Pullman-

Bequemlichkeiten[1]; die andere, vom Präsidenten der Pullman-Gesellschaft unterzeichnet, ist von ihren Sachverständigen bearbeitet und gibt eine Untersuchung und Stellungnahme zu den Vorschlägen des Abteilungsberichts, in erster Linie soweit sich diese mit der Übernahme der Gesellschaft durch die einzelnen Eisenbahngesellschaften befassen[2].

Der letztere Bericht geht zunächst davon aus, daß die Pullman-Gesellschaft es aus ihrer Verpflichtung gegen die Allgemeinheit, die Reisenden, gegen die Eisenbahnen, mit denen sie seit Jahren bei der Bedienung des öffentlichen Verkehrs zusammenarbeitet, dann aber auch gegen ihre Belegschaft von rund 20 000 Beamten und Angestellten, sowie zum Schutz des in ihr investierten Kapitals für nötig hält, gegen die im Abteilungsbericht gemachten Vorschläge Stellung zu nehmen. In der Einleitung weist sie darauf hin, daß sie den Wert der im Abteilungsbericht gemachten Empfehlungen gerne anerkenne, sie auch überprüfen und noch vorhandene Mängel abstellen werde. Sie macht aber gleichzeitig darauf aufmerksam, daß zahlreiche Probleme, die der Bericht als neu bezeichnet, bei ihr schon seit Jahren sorgfältigst untersucht werden.

Mit Nachdruck hebt die Pullman-Gesellschaft hervor, daß sie in ihrem Arbeitsgebiet, d. h. in der Bereitstellung von Schlaf-, Speise-, Pullman- und sonstigen Sonder- und Luxuswagen für Eisenbahnen, über eine nunmehr 68jährige Erfahrung verfüge. Selbst als 1933 der Personenverkehr in Amerika seinen Tiefststand erreicht hatte, wurden ihre Bequemlichkeiten täglich von rund 25 000 Fahrgästen in Anspruch genommen, während in normalen Zeiten mit über der doppelten Zahl zu rechnen ist.

Nach Ansicht der Gesellschaft wären ihr Aufblühen während dieser 68 Jahre, ihre fortlaufend entwickelten Betriebsverbesserungen nicht möglich gewesen, wenn nicht die von ihr bei angemessener Preisgrundlage gebotenen Bequemlichkeiten den Wünschen der Reisenden entsprochen hätten.

Der Umfang und die Entwicklung des Pullman-Dienstes wird am besten durch die nachfolgende Zusammenstellung 2 beleuchtet, die dem in der Fußnote 1 dieser Seite aufgeführten Bericht entnommen ist. Sie gibt für die Jahre 1923—1934 die Entwicklung der von der Pullman-Gesellschaft geleisteten Fahrgastzahlen[3], die gefahrenen Fahrgastmeilen[3], die Wagenmeilen und die Einnahmen wieder. Es ist natürlich

[1] Before the Interstate Commerce Commission. — Passenger Fares and Surcharges. — Exceptions and brief of the Pullman Company to report proposed by Irving L. Koch, Examiner. — Lowell M. Greenlaw, 16. September 1935.

[2] Analysis of the Passenger Traffic report prepared by the section of Transportation, January 17. 1935, Issued by the Pullman Company, July 10. 1935.

[3] ohne Fahrten auf Freifahrtscheine.

im Rahmen dieser Abhandlung nicht möglich, die Einzelheiten dieser von der Pullman-Gesellschaft vorgenommenen Untersuchungen wiederzugeben, die daher nachfolgend nur in der Zusammenfassung behandelt seien.

Die Gesellschaft hebt in ihren Darlegungen zunächst hervor, daß es unrichtig sei, die Empfehlung ihrer Beseitigung aus den statistischen Verkehrs- und Einnahmeergebnissen des Jahres 1933 zu begründen. Es sei verfehlt, aus dem außergewöhnlich niedrigen Pullman-Verkehr und den dementsprechend niedrigen Einnahmen dieses Jahres den Schluß für eine

Zusammenstellung 2[1].

Entwicklung der Fahrgastzahlen, Fahrgastmeilen, Wagenmeilen und Einnahmen für die Jahre 1923—1934.

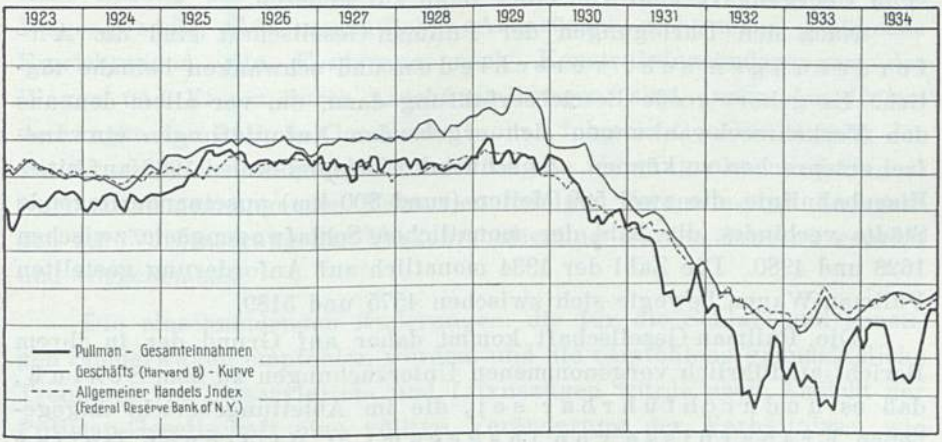
Jahr	Fahrgäste	Fahrgastmeilen	Wagenmeilen	Einnahme aus dem Personenverkehr
	in Millionen			in Millionen Dollar
1923	34¼	13	891	80
1924	34	13	943	81
1925	35½	14	1044	88
1926	36	14½	1113	90½
1927	35	14	1140	88¾
1928	34	14	1154	88¼
1929	33½	14	1207	89¾
1930	29½	12½	1184	79¾
1931	23	10	1025	62½
1932	15¾	6¾	799	42¾
1933	13¾	6	711	38
1934	15	7	737	44

derartig einschneidende Umwandlung zu ziehen. An Hand der nachfolgend wiedergegebenen Abbildung weist die Gesellschaft nach, daß der Pullman-Verkehr ziemlich im gleichen Takt mit der übrigen Geschäftstätigkeit verläuft, die eben 1933 in den Vereinigten Staaten ihren tiefsten Stand erreicht hatte. Man könne daher eine stärkere Inanspruchnahme der Pullman-Wagen mit Sicherheit erwarten, sobald sich die allgemeine Geschäftslage bessere. Neben den normalen Geschäftsreisen wären es ja auch die Vergnügungsreisen, Urlaubs- und ähnliche Reisen, die eingeschränkt würden, wenn die allgemeine Geschäfts- und

[1] Aus Analysis of the Passenger Traffic Report Prepared by the Section of Transportation Service and issued by the Federal Coordinator of Transportation, January 17. 1935, Issued by the Pullman Company, July 10. 1935, Seite 8.

Einkommenslage ungünstig sei. Dazu kommt, daß während der Depressionszeit erfahrungsgemäß die meisten dieser Reisenden die billigste Beförderungsform wählen. Die Pullman-Gesellschaft bezeichnet es demnach als unrichtig, die ungünstigen Verkehrs- und Einnahmeergebnisse des Jahres 1933 auf Fehler ihres Systems zurückzuführen. Zudem wird noch darauf hingewiesen, daß inzwischen 1934 und auch 1935 bereits eine allgemeine Besserung des Verkehrs mit Pullman-Wagen und damit auch der Einnahmen der Gesellschaft eingetreten ist, die wiederum mit der Aufwärtsbewegung der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftsverhältnisse gleichen Schritt zu halten scheint.

Die Vertragsabschlüsse zwischen den Eisenbahnen und der Pullman-Gesellschaft sind im allgemeinen derart, daß



Gegenüberstellung des Verlaufs der Pullman-Gesamteinnahmen, der Geschäfts-Kurve und des Allgemeinen Handelsindex für die Jahre 1923—1934

für diese Sonderverkehrsklasse (d. h. für die Benutzung der Pullman-Bequemlichkeiten) zwischen den Bahnen und der Pullman-Gesellschaft eine Art gemeinsames Unternehmen gebildet wird. Die Verträge mit den einzelnen Bahngesellschaften sind nicht völlig gleichartig. Durch das Vertragssystem wird aber über die Pullman-Gesellschaft eine Art Verbindung mit allen Eisenbahngesellschaften geschaffen, wobei auch die erstere Gesellschaft als unabhängiger Unternehmer nach dem Interstate-Commerce-Gesetz gilt. Vertraglich ist jedoch mit kleinen Abweichungen festgelegt, daß die einzelnen Eisenbahnen den reinen Beförderungsdienst der Pullman-Wagen, d. h. also die Beförderung der Wagen in den Zügen, das Umsetzen der Wagen auf den Bahnhöfen, ihre äußere Reinigung, auch das Schmieren besorgen, während die Pullman-Gesellschaft die

Wagen einschließlich des Bedienungspersonals stellt, unterhält und die innere Reinigung, die Lieferung von Bettbezügen, sowie von ähnlichen Gegenständen, die der Bequemlichkeit der Reisenden dienen, zu leisten hat. Jeder der beiden Vertragspartner erhebt seine eigenen Preise für die den Fahrgästen gebotenen Leistungen. Die einzelnen Eisenbahngesellschaften haben folglich nur die Pullman-Wagen, entsprechend den Bedürfnissen, anzufordern, d. h. die Wagenart, den Ort und den Zeitpunkt der Bereitstellung, sowie die Linie zu bestimmen, auf der er benötigt wird. Von der Pullman-Gesellschaft werden dann, dieser Aufforderung entsprechend, die Wagen zugeleitet. Die Eisenbahngesellschaften haben folglich keinerlei Verantwortung für das für diesen Betriebszweig erforderliche Anlagekapital, für die Unterhaltung dieser Wagen, und genießen vor allem, wie auch die Reisenden, den Vorteil beim Übergangsverkehr von einer Bahn zur anderen.

Nach den Darlegungen der Pullman-Gesellschaft sind die Anforderungen sehr verschieden und schwanken beinahe täglich. Es gehört große Betriebserfahrung dazu, um vor allem den aus den Verkehrsschwankungen sich ergebenden Anforderungen einwandfrei entsprechen zu können. So schwankte beispielsweise 1933 auf einer Eisenbahnlinie, die zwei 500 Meilen (rund 800 km) auseinanderliegende Städte verbindet, die Zahl der monatlichen Schlafwagengäste zwischen 1628 und 4980. Die Zahl der 1934 monatlich auf Anforderung gestellten Pullman-Wagen bewegte sich zwischen 4575 und 5189.

Die Pullman-Gesellschaft kommt daher auf Grund der in ihrem Bericht ausführlich vorgenommenen Untersuchungen zu dem Schluß, daß es undurchführbar sei, die im Abteilungsbericht angegebenen Ersparnisse von insgesamt 31 Millionen Dollar (8 + 17 + 6) zu erzielen, da es ihr nicht möglich scheint, die Vorbedingungen dazu praktisch zu erfüllen. Der grundsätzliche Irrtum bestünde in der Ermittlung der 8 und 17 Millionen Dollar, vor allem wegen der Schlüsse aus statistischen Zahlen über Durchschnittsbesetzungen, und in der nicht genügenden Berücksichtigung der sich beinahe täglich ändernden Zahlen der Pullman-Reisenden. Diese fortlaufenden Änderungen, denen der Pullman-Reiseverkehr unterworfen sei, und für die im Bericht noch weitere Beispiele gebracht werden, beweisen eben, daß es unmöglich ist, den Wageneinsatz auf Grund von Erfahrungsdurchschnitten regeln zu wollen. Gleichfalls abwegig sei, die 6 Millionen Dollar Generalausgaben durch Übertragung des Pullman-Betriebes auf die einzelnen Eisenbahngesellschaften einsparen zu wollen. Wie bereits dargelegt, verlangt eben der Pullman-Dienst eine straffe zentrale Leitung.

Eine gründliche Untersuchung der Pullman-Frage führe eben zu dem Schluß, daß es nötig ist, diesen Betrieb durch eine zentrale Organisation zu leiten, um der amerikanischen Bevölkerung alle die Verkehrsbequemlichkeiten, die sie nun einmal gewohnt ist, zu erhalten und um vor allem auch den Schienenverkehr durch sie zu fördern. Eine solche zentrale Organisation bestehe aber in mustergültiger Weise in der Pullman-Gesellschaft.

Die im Abteilungsbericht empfohlenen Änderungen der Einrichtungen der Pullman-Wagen, vor allem der Schlafwagen, um eine stärkere Benutzung der Oberbetten herbeizuführen, erschiene nicht zweckmäßig und würde keinesfalls eine glückliche Lösung des Problems bedeuten. Die Kritik über das zu hohe Wagengewicht, über neuzeitlichen Ansprüchen nicht mehr genügende Einrichtungen, die Forderung nach Konstruktionsänderungen der Wagen und Ersatz durch Leichtmetallwagen sind, nach den Untersuchungen der Pullman-Gesellschaft, ohne folgerichtige Würdigung der mit dem Betrieb und seiner Entwicklung in Vergangenheit und Gegenwart zusammenhängenden Tatsachen erfolgt. Versuche und Änderungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung werden dauernd geprüft und vorgenommen.

Die einschneidenden Änderungen, die für die Schlaf- und sonstigen Sonderwagen empfohlen werden, und die empfohlene grundsätzliche Trennung von Reservierten- und Luxuszügen würde nach Ansicht der Pullman-Gesellschaft eine völlige Veränderung der Verhältnisse, wie sie die Reisenden nun einmal gewohnt sind, schaffen und daher wohl kaum zur Förderung des Verkehrs beitragen.

Die Pullman-Gesellschaft weist am Schluß ihres ausführlichen Berichts darauf hin, daß das Werk eines 68jährigen Aufbaues des Dienstes am Reisenden zerschlagen würde, wenn die Empfehlung des Abteilungsberichts durchgeführt würde, den Pullman-Dienst den einzelnen Eisenbahngesellschaften zu übertragen. Die Vorhaltung der vom Pullman-Dienst gebotenen Bequemlichkeiten erfordert größte Erfahrung und Vertrautsein mit den Betriebsverhältnissen. Die Pullman-Gesellschaft hält es für ihre Aufgabe, der weiteren Verbesserung ihrer Einrichtungen im Dienst der Reisenden ungeteilte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sie wird ihr äußerstes tun, um den Fahrgästen das Reisen so angenehm und bequem wie möglich zu machen.

Aus der im vorausgehenden wiedergegebenen Stellungnahme der Association of American Railroads, der Eisenbahnen sowie derjenigen des Koordinators, ersieht man deutlich, daß es der Pullman-Gesellschaft geglückt ist, diese Stellen davon zu überzeugen, daß ihr Fortbestehen im Interesse der Bahnen wie der Reisenden zweckmäßig erscheint.

Inzwischen haben die führenden Ostbahnen, entsprechend der Weisung der Interstate Commerce Commission vom 28. Februar 1936, ab Juni dieses Jahres ihre Personenfahrpreise auf 2 cents je Meile für Benutzung der Personenwagen, zu 3 cents je Meile in Pullman-Wagen gesenkt[1]. Die Bahnen haben aber diese Fahrpreissenkung nicht allein

[1] Hierzu sei nochmals darauf aufmerksam gemacht — siehe auch Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1315 —, daß der bisherige Eisenbahn-Grundfahrpreis von 3,6 cents je Meile durch die Interstate Commerce Commission bald nach Beendigung des Weltkriegs festgesetzt worden war. Für Pullman-Wagen wurde bisher ein Zuschlag erhoben, durch den sich die Reisekosten in Zügen I. Klasse — jedoch ohne Platz- und Bettzuschlag — auf etwa 4 cents je Meile stellten. Durch die neue Fahrpreisfestsetzung wurden, in Anlehnung an die Vorschläge des Abteilungsberichts, siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 3117—18, c) und d), die Sonderzuschläge für Pullman-Wagen abgeschafft, und es blieben nur mehr, außer dem Fahrpreis von 3 cents je Meile, die Zuschläge für Platz und Bett bestehen. Bisher bezahlten die Pullman-Fahrgäste für die Benutzung von Platz und Bett, je nach der Entfernung, verschiedene Fahrpreise, zu denen dann noch die Hälfte für die Eisenbahnen zugeschlagen wurde. Hatte beispielsweise ein Fahrgast für das Bett 4 Dollar zu entrichten, so betrug der Gesamtaufschlag für die Benutzung des Pullman-Wagens, einschließlich der Sondervergütung der Bahnen, $4 + 2 = 6$ Dollar. Der Unterschied der bisherigen und der jetzigen Fahrpreisgestaltung für gewöhnliche Personen- und Pullman-Wagen wird am besten durch das folgende Beispiel beleuchtet: Für eine Entfernung von 800 Meilen hatten die Fahrgäste bisher zu bezahlen und bezahlen vom 1. Juni 1936 ab:

a) im gewöhnlichen Personenwagen:

Bisher: $800 \times 3{,}6$ cents = 28,80 Dollar
Jetzt: $800 \times 2{,}0$ cents = 16,00 Dollar

Verbilligung: 12,80 Dollar.

b) in Pullman-Wagen:

Bisher: $800 \times 3{,}6$ cents + 4,00 Dollar + 2,00 Dollar = 34,80 Dollar
Jetzt: $800 \times 3{,}0$ cents + 4,00 Dollar = 28,00 Dollar

Verbilligung: 6,80 Dollar.

Diese Verfügung der Interstate Commerce Commission hat auf die West- und Südbahnen praktisch keine Wirkung, weil für diese bereits seit langem Fahrpreise in Kraft sind, die z. T. gleich, teilweise sogar niedriger sind als die durch die I.C.C. verordneten.

deshalb vorgenommen, um der Weisung der Interstate Commerce Commission nachzukommen, sondern aus Furcht vor dem Wettbewerb der Baltimore & Ohio-Bahn. Die nachfolgende Zusammenstellung 3 gibt einen Einblick in die Größe der Fahrpreissenkung für Fahrten in Personen- (nicht Pullman-) Wagen mit der New York Central-Bahn.

Zusammenstellung 3.

Gegenüberstellung der neuen und alten Fahrpreise für Personenwagen mit der New York Central-Eisenbahn, von New York aus.

Von New York aus nach:	Fahrpreise für gewöhnliche Personenwagen in Dollar		Preisminderung in Dollar
	neue Preise	alte Preise	
Albany	2,85	5,13	2,28
Buffalo	8,85	15,72	6,97
Chicago	18,20	32,70	14,50
Cincinnati	15,05	27,01	11,96
Cleveland	11,45	20,55	9,10
Columbus	12,65	22,70	10,05
Dayton	14,05	25,24	11,19
Detroit	14,70	24,82	10,12
Indianapolis	16,25	29,20	12,95
Montreal	8,45	14,01	5,56
Niagara Falls	9,25	16,63	7,38
Peoria	20,50	36,82	16,32
Rochester	7,45	13,35	5,90
St. Louis	21,15	38,06	16,91
Syracuse	5,85	10,45	4,60
Toledo	13,55	24,39	10,84
Toronto	11,20	17,96	6,76
Utica	4,75	8,54	3,79

Nach den inzwischen vorliegenden Mitteilungen aus U.S.A. sind die Einnahmen der Baltimore & Ohio-Bahn aus dem Personenverkehr unter dem neuen Tarif im Juni um 16,7 %, im Juli um 22 % gegenüber denjenigen der gleichen Monate des Jahres 1935 gestiegen. Von diesem Einnahmegewinn wurde auch der Pullman-Verkehr betroffen. Besonders hat sich unter dem neuen 2 cents je Meile-Fahrpreis der Verkehr über längere Strecken wie nach Chicago, Cincinnati, St. Louis und noch darüber hinaus entwickelt.

Gerade im Zusammenhang mit dem Koordinator-Bericht dürften vielleicht die für das Jahr 1936 vorliegenden vorläufigen Wirtschaftsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen

sowie diejenigen der Pullman-Gesellschaft Beachtung verdienen. Nach den Veröffentlichungen der Interstate Commerce Commission, die allerdings für den Ostbezirk nur zu 99%, für den Südbezirk zu 98%, den Westbezirk zu 78% und nur für den Poncahontasbezirk als zu 100% abgeschlossen gelten dürfen, ergeben sich folgende Wirtschaftszahlen.

Zusammenstellung 4.

	Es betrugen in Millionen Dollar in den Jahren die Rohüberschüsse		Zunahme 1936 in %
	1935	1936	
a) im Juli			
im Ostbezirk	12,293 939	25,596 601	108,2
im Südbezirk	1,983 122	6,060 554	205,6
im Westbezirk	5,278 462	18,047 260	241,9
im Pocahontasbezirk	4,566 234	7,096 553	55,4
Zusammen:	24,121 757	56,800 968	135,5
b) in den ersten sieben Monaten			
im Ostbezirk	123,826 475	145,843 173	17,8
im Südbezirk	26,265 735	38,172 984	45,3
im Westbezirk	23,682 553	49,221 295	107,8
im Pocahontasbezirk	36,802 949	49,246 717	33,8
Zusammen:	210,577 712	282,484 169	34,0

Von der Association of American Railroads wurde für die ersten sieben Monate 1936 noch keine Zusammenstellung veröffentlicht, jedoch gibt sie folgende Ergebnisse über 113 Bahnen I. Klasse für den Monat Juli 1935/1936 bekannt.

Zusammenstellung 5.

	Es betrugen in Millionen Dollar im Juli der Jahre		Zunahme 1936 in %
	1935	1936	
a) die Gesamtbetriebseinnahmen . .	266,583 197	339,571 951	27,4
b) die Betriebsausgaben	210,611 046	240,161 731	14,0
c) die Steuern	19,293 023	27,177 982	40,9
d) der Rohüberschuß	26,706 708	61,133 129	129,0

Der Bericht der Pullman-Gesellschaft zeigt das Ergebnis nach der folgenden Zusammenstellung 6.

Zusammenstellung 6.

	Es betrugen in Millionen Dollar in den Jahren			Zunahme 1936 gegen 1935 in %
	1934	1935	1936	
a) im Juli				
die Gesamteinnahmen . .	3,710 106	4,209 978	5,019 016	19,3
die Rohüberschüsse . . .	0,112 180	—0,021 602	0,422 331	
b) in den ersten sieben Monaten				
die Gesamteinnahmen . .	25,365 502	27,702 567	32,166 687	16,0
die Rohüberschüsse . . .	—0,060 142	—2,263 541	1,590 377	

Man ersieht daraus, daß die Gesamtbetriebseinnahmen der Pullman-Gesellschaft im Juli 1936 gegen 1935 um rund 19,3 % gestiegen sind, während diejenigen der Eisenbahnen (nach Zusammenstellung 5) eine Steigerung um 27,4 % erfahren haben. Daraus allein aber den Schluß ziehen zu wollen, daß — unter Berücksichtigung der Wirtschaftseinflüsse —, trotz der Besserung der Einnahmen, eine Abwanderung von Pullman-Fahrgästen zu den Personenwagen stattgefunden habe, erscheint nicht genügend beweiskräftig. Immerhin aber dürfte das Pullman-Ergebnis dadurch beeinträchtigt sein, daß wegen der erheblichen Spannung im Preisunterschied je Fahrgastmeile (2,0 cent im gewöhnlichen Personenwagen gegen 3,0 cent im Pullman-Wagen) zahlreiche Reisende während des Tages in den gewöhnlichen Personenwagen fahren und nur während der Nacht auf die Pullman-Wagen übergehen.

Für uns Deutsche, die wir seit Jahren schon den Segen einer zentral geleiteten Reichsbahn kennen, erscheint manches unverständlich und widerspruchsvoll, so z. B., daß der Abteilungsbericht eine zentrale Leitung der sämtlichen Bahnen empfiehlt, auf der anderen Seite aber den doch zentral geleiteten Pullman-Betrieb beseitigen und den einzelnen Bahnen überantworten möchte. Hier liegen offenbare Widersprüche vor, die wohl in erster Linie auf den Einfluß der Banken auf die verschiedenen Eisenbahngesellschaften zurückzuführen sind.

Der Verkehrskoordinator hatte zur Gesundung der amerikanischen Bahnen drei verschiedene Vorschläge ausgearbeitet:

1. Die bisherige Eisenbahnpolitik mit dem Grundsatz des Privatbesitzes der einzelnen Bahnen wird beibehalten. Es wird jedoch eine zentrale Organisation der Eisenbahnen geschaffen, um eine bessere Zusammenarbeit zu ermöglichen. Man hoffte, auf diese Weise erhebliche Ersparnisse zu erzielen, den Wettbewerb einzelner Bahnen zu beseitigen und die Tarife einheitlich gestalten zu können. Zu diesem Zweck sollte neben der Aufsichtsbefugnis der Interstate Commerce Commission der Verkehrskoordinator zu einer dauernden Einrichtung umgewandelt werden und Befehlsgewalt erhalten.

2. Der zweite Vorschlag sah den Zusammenschluß aller Bahnen der Vereinigten Staaten in eine beschränkte Gruppenzahl großer zusammenhängender Netze — der Prince-Plan z. B. sieben große Gruppen — vor, um vor allem umfangreiche Betriebsersparnisse zu ermöglichen.

3. Der dritte Vorschlag untersucht die Voraussetzungen für eine Verstaatlichung sämtlicher Bahnen, wodurch die sämtlichen Eisenbahnen in die Hand des Bundes übergehen würden.

Die Vor- und Nachteile dieser drei Vorschläge sind in der bereits erwähnten Arbeit von Dr. W. Berchtold[1] eingehend behandelt. Zusammenfassend vertrat jedoch der Koordinator die Ansicht, daß, unter Würdigung der gegenwärtigen Verhältnisse, die Durchführung des Vorschlages 1 genügen würde, um zunächst eine grundsätzliche Besserung der Wirtschaftsverhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen anzubahnen. Irgendwelche grundsätzliche Entscheidungen über seine Vorschläge scheinen jedoch mit Ausnahme der Fahrpreisverfügungen der Interstate Commerce Commission bis jetzt noch nicht erfolgt und auch nicht geplant zu sein.

Der Verkehrskoordinator, Mr. Eastman, hat mit seinen „Conclusions" anscheinend seine Tätigkeit als Koordinator abgeschlossen und ist nunmehr wieder in seine frühere Stellung bei der Interstate Commerce Commission zurückgekehrt. Nach Ansicht anerkannter amerikanischer Fachleute hat er mit seiner Arbeit Gutes geleistet und hätte verdient, daß der Erfolg ein besserer wäre, als ihn die von den Banken überwachten Eisenbahngesellschaften zugestehen wollen.

[1] Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1936, Heft 2 und 3, „Maßnahmen zur Sanierung des Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika".

Reichsautobahnen und Steuerrecht

insbesondere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Wahrnehmung steuerrechtlicher Möglichkeiten.

Von

Regierungsassessor Dr. **Werner Jüsgen,** Singen (Hohentwiel).

Inhaltsübersicht.

Vorwort.

I. Wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen Reichsautobahn- und Finanzpolitik.

II. Auslegungsgrundsätze und Rechtsquellen.

III. Wichtige Vorschriften aus steuerrechtlichen Grundgesetzen in ihren Beziehungen zu den Reichsautobahnen.

1. Vorschriften aus der Reichsabgabenordnung:
   a) Der Grundsatz des Steuergeheimnisses.
   b) Umfang der Anzeigepflicht bezüglich der Grunderwerbsverträge.
   c) Allgemeine Auskunftspflicht der Reichsautobahnen gegenüber dem Finanzamt.
   d) Haftung für rückständige Steuern beim Erwerb eines Grundstücks.
2. Das wirtschaftliche Eigentum i. S. von § 11 Ziffer 4 des Steueranpassungsgesetzes:
   a) in bezug auf das Steuerrecht,
   b) in bezug auf die Reichsnährstandsabgabe.
3. Reichsbewertungsgesetz und Enteignungsrecht:
   a) Verwertung der Ergebnisse der Einheitsbewertung auf den 1. Januar 1935 bei der Entschädigung für Grundstücke.
   b) Kapitalisierungsbestimmungen des Reichsbewertungsgesetzes und Höhe der Entschädigung für Umwege und Wirtschaftserschwernisse.

IV. Umfang der Befreiung der Reichsautobahnen von den direkten Steuern.

V. Einzelfragen aus steuerrechtlichen Spezialbestimmungen.

1. Aus dem Einkommensteuerrecht:
   a) Umfang der Einkommensteuerpflicht bei Veräußerung von Grundstücken an die Reichsautobahnen.
   b) Einkommensteuerrechtliche Behandlung von Erlösen aus dem Verkauf von Kies, Steinen usw. aus Substanzbetrieben an die Reichsautobahnen und andere Einzelfragen.
   c) Lohnsteuerfreiheit für Reisekostenzulagen bei Unternehmerarbeitern.
2. Aus dem Umsatzsteuerrecht:
   a) Keine Umsatzsteuerfreiheit für Löhne der Unternehmerarbeiter einschl. der Sozialzulagen (keine sog. durchlaufende Posten).
   b) Umsatzsteuerpflicht aus Kantinenbetrieben für Unternehmerarbeiter.
3. Umfang der Steuerfreiheit nach dem Grunderwerbsteuergesetz, dem Beförderungssteuergesetz und einzelnen landesrechtlichen Steuergesetzen.

* * *

Das Unternehmen „Reichsautobahnen" hat nach § 5 der ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 seinen Betrieb „unter Wahrung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen". Kaufmännischen Grundsätzen entspricht auch das Bestreben, die Unkosten nach Möglichkeit zu verringern. Im Rahmen dieses Artikels sollen daher auch Wege gezeigt werden, wie durch Wahrnehmung steuerrechtlicher Möglichkeiten eine Betriebsausgabenersparnis möglich erscheint.

Die nachfolgende Untersuchung bezweckt insbesondere, steuerrechtliche Grundfragen in ihrer Bedeutung für die Reichsautobahnen darzustellen und Wege zur Lösung der dabei auftretenden Rechtsfragen aufzuzeigen. Diese Arbeit bezweckt nicht, eine Darstellung aller mit dem Bau der Kraftfahrbahnen zusammenhängenden Steuerfragen zu geben. Dies verbietet schon der zum Abdruck zur Verfügung stehende Raum. So ist z. B. auch von der näheren Darstellung der Umsatzsteuerpflicht der am Bau der Reichsautobahnen beteiligten Arbeitsgemeinschaften Abstand genommen. Aus dem gleichen Grunde habe ich Steuerfragen der Reichsautobahnen, die bereits literarisch behandelt sind, grundsätzlich nicht noch einmal erörtert, sondern ohne eigene Stellungnahme zu den dort behandelten Fragen nur die Fundstellen angegeben. Ich bin mir dabei bewußt, daß man zu mancher der hier behandelten Steuerfragen auch eine andere Rechtsauffassung vertreten kann, zumal es sich hier auch vielfach um nicht ganz einfache und in Rechtslehre und Rechtsprechung noch nicht behandelte Rechtsfragen handelt.

Dieser Aufsatz berücksichtigt Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur bis zum 1. März 1936. Soweit es möglich war, sind nach Abschluß der Arbeit noch die gesetzlichen Änderungen bis zum 1. September 1936 eingefügt worden.

I.

Die unmittelbaren und mittelbaren Beziehungen zwischen dem Bau der Kraftfahrbahnen und dem deutschen Steuerrecht sind außerordentlich vielseitig.

Der Bau dieser Straßen ist eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme allergrößten Ausmaßes. Die Finanzierung dieses Vorhabens hängt eng mit dem deutschen Steuerrecht oder richtiger gesagt mit dem deutschen Steueraufkommen zusammen. Dies geht auch eindeutig aus der Begründung zum Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes vom 2. Juli 1936 hervor. (Reichssteuerblatt 1936 S. 729.) Staatssekretär Reinhardt weist in seiner Abhandlung „Die Finanzierung des wirtschaft-

lichen, militärischen und bevölkerungspolitischen Aufbaus im neuen Deutschen Reich" (Deutsche Steuer-Zeitung — DStZ. — 1935 S. 1073 ff.) auf diese Zusammenhänge hin. Aus diesem Artikel, der Mitte September 1935 veröffentlicht wurde, ist zu entnehmen, daß das Reich unmittelbar für die Verminderung der Arbeitslosigkeit 6 Milliarden bereitgestellt hat, worunter allein 623 Millionen RM an Arbeitswechseln zum Bau der Reichsautobahnen fallen. Diese Summen, die das Reich zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben bereitstellt, fließen unmittelbar in Form von Steuern und mittelbar in Form von Anleihen an das Reich zurück. Die Hunderttausende deutscher Volksgenossen, die durch die Schaffung der Reichsautobahnen unmittelbar und mittelbar (z. B. in der Eisen- und Stahlindustrie, in der Zementindustrie) Arbeit und Brot finden, zahlen dadurch erhöhte Steuern (Lohn-, Einkommen-, Körperschafts-, Umsatz- und Gewerbesteuern usw.) und andererseits tritt eine erhebliche Entlastung der Arbeitslosenversicherung ein. Etwa 35 % der Gesamtkosten sind durch den Fortfall von Arbeitslosenunterstützung und 25—30 % durch den Mehreingang an Steuern gedeckt, der durch die Wiederbelebung der deutschen Bauwirtschaft eintrat. (Reismann: Deutschlands Straßenbau in Zeitschrift „Deutschland" 1935 Nr. 3, S. 25 ff.) Durch Artikel 9 des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung von Vorschriften auf dem Gebiete des Finanzwesens vom 23. März 1934 wurde der Reichsminister der Finanzen ermächtigt, für Verbindlichkeiten des Unternehmens „Reichsautobahnen" Garantien zu übernehmen. So besteht zwischen der Steuerpolitik und dem Bau der Reichsautobahnen ein enger wirtschaftlicher Zusammenhang. Ein solcher Zusammenhang ist auch schon aus dem Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 30. März 1935 deutlich zu ersehen, wonach öffentliche Aufträge von 5000 RM aufwärts nur an solche Bieter zu erteilen sind, die eine Bescheinigung des zuständigen Finanzamts beibringen, daß aus steuerlichen Gründen keine Bedenken bestehen, ihnen öffentliche Aufträge zu erteilen. Um auch insbesondere die große Zahl der mittelgroßen Betriebe zu erfassen, hat der Reichsminister der Finanzen in einem Rundschreiben an die Länderregierungen vom 4. November 1935 (H 4020—100/35 I B Bau 129 III, s. Reichssteuerblatt 1936 S. 81) gebeten, künftig die Vorlage der steuerlichen Unbedenklichkeitsbescheinigungen von den Bewerbern um öffentliche Aufträge auch dann zu verlangen, wenn der Wert der zu vergebenden Aufträge 500 RM oder mehr beträgt. Diese Summe ist inzwischen durch Rundschreiben vom 16. Juni 1936 — H 4020—30 III/59/36 I B Bau — auf 100 RM weiter herabgesetzt worden (Reichssteuerblatt 1936 S. 793). In diesem Rundschreiben hat der Reichsfinanzminister bestimmt, daß die Verpachtung von Kantinen usw. — auch von Tank-

stellen — der Erteilung öffentlicher Aufträge gleichzuachten und daher die Unbedenklichkeitsbescheinigung ohne Rücksicht auf die Höhe der Pacht von dem Pächter zu verlangen ist. Diese Erlasse, die naturgemäß auch für das Unternehmen Reichsautobahnen von Wichtigkeit sind, zeigen einen Fall der Sicherung der Steuereingänge und der Vergebung öffentlicher Aufträge und hiermit zugleich die Wechselbeziehung, die zwischen der Finanzierung der öffentlichen Arbeiten und dem Steueraufkommen besteht.

II.

Galt das vorstehende Kapitel vorwiegend der Behandlung von Fragen der Finanz*politik*, so wird nunmehr zu Fragen des Steuer*rechts*, soweit sie für die Reichsautobahnen von Interesse sind, Stellung zu nehmen sein.

Hierbei sind nun die Grundsätze der steuerlichen Gesetzesauslegung und der Beurteilung von Tatbeständen zunächst zu behandeln, da sie allgemeine Gültigkeit für jeden Steuerfall haben. Wenn es auch für jeden deutschen Rechtswahrer sich von selbst versteht, daß die Gesetze nach nationalsozialistischer Weltanschauung auszulegen sind, so gelten doch in dieser Hinsicht für das Steuerrecht noch ganz besondere konkrete Vorschriften. Es sind dies Fragen des sog. Allgemeinen Steuerrechts, die in dem Steueranpassungsgesetz vom 16. Oktober 1934 (RGBl. I S. 925 ff., dazu Begründung zum Steueranpassungsgesetz, RStBl. 1934 S. 1398 ff.) ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden haben. Der Unterabschnitt 1 dieses Gesetzes ist überschrieben: „Auslegung". Der § 1 lautet:

„(1) Die Steuergesetze sind nach nationalsozialistischer Weltanschauung auszulegen.

(2) Dabei sind die Volksanschauung, der Zweck und die wirtschaftliche Bedeutung der Steuergesetze und die Entwicklung der Verhältnisse zu berücksichtigen.

(3) Entsprechendes gilt für die Beurteilung von Tatbeständen."

Der Reichsfinanzhof hat in einer Entscheidung vom 7. April 1936 I A 227/35 (Reichssteuerblatt 1936 S. 442) über den zeitlichen Geltungsbereich dieser Vorschrift ausgeführt, die Auslegungsgrundsätze des § 1 a. a. O. seien bei der Beurteilung aller Streitfragen, die nach dem Inkrafttreten dieser Vorschrift zur Entscheidung gelangen, anzuwenden. Es komme nicht darauf an, welchem Zeitraum der dem Steuerstreit zugrunde liegende Tatbestand angehöre. (Vgl. auch den Aufsatz „§ 1 des Steueranpassungsgesetzes und die hierzu ergangene Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs" von Krokisius in DStZ. 1935 S. 909 ff. Weitere Angaben und Literaturhinweise bei Erler in DStZ. 1936 S. 13 ff.) Grundsätze über Ermessens-Entscheidungen enthält § 2 des Steueranpassungs-

gesetzes von 1934. Vgl. hierzu die Ausführungen in den Veranlagungsrichtlinien zur Einkommensteuer für 1934 in der Einleitung 4. Abschnitt (Reichssteuerblatt 1935 S. 377 ff.).

In diesem Zusammenhang sei noch auf die Absätze 1 und 2 von § 6 des Steueranpassungsgesetzes hingewiesen. Diese lauten:

„(1) Durch Mißbrauch von Formen und Gestaltungsmöglichkeiten des bürgerlichen Rechts kann die Steuerpflicht nicht umgangen oder gemindert werden.

(2) Liegt ein Mißbrauch vor, so sind die Steuern so zu erheben, wie sie bei einer den wirtschaftlichen Vorgängen, Tatsachen und Verhältnissen angemessenen rechtlichen Gestaltung zu erheben wären."

Ebenso wichtig wie die Kenntnis der Auslegungsgrundsätze des Steuerrechts für jeden Einzelfall ist, ist auch die Kenntnis der zu beachtenden Rechtsquellen, da hier für das Steuerrecht Sondervorschriften gelten. Hier ist auf die Grundbestimmung des § 12 der Reichsabgabenordnung hinzuweisen. Auch diese Vorschrift enthält modernste Rechtsgrundsätze. Sie ist durch das oben erwähnte Steueranpassungsgesetz in die Reichsabgabenordnung eingefügt worden. § 12 RAO. lautet:

„Der Reichsminister der Finanzen kann zur Durchführung und zur Ergänzung der vom Reich erlassenen Steuergesetze, insbesondere auch zur Überleitung der Gesetzgebung und der Behördenorganisation, Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften erlassen. Er kann insbesondere den Umfang der Befreiungen, Steuerermäßigungen und Steuervergütungen näher bestimmen."

Auf dieser gesetzlichen Grundlage beruhen zahlreiche Durchführungsverordnungen zu den modernen Steuergesetzen sowie die Veranlagungsrichtlinien zur Einkommen- und Körperschaftssteuer, viele Sammel- und Einzelerlasse des Reichsministers der Finanzen (vgl. auch Reinhardt in Reichssteuerblatt 1935 S. 641 ff.).

III.

Im folgenden sollen zunächst die wichtigsten Vorschriften aus steuerlichen G r u n d gesetzen behandelt werden, soweit sie von besonderem Interesse für die Reichsautobahnen sind. Haben diese Bestimmungen auch nicht die allgemeine Bedeutung wie die oben behandelten Fragen für jeden Steuerfall, so können sie doch im Einzelfall von besonderer Bedeutung sein, zumal es sich hier um Fragen handelt, die bei den Reichsautobahnen ziemlich häufig praktische Bedeutung gewinnen können. Unter Grundgesetzen steuerrechtlichen Inhalts verstehe ich

dabei Gesetze, die nicht nur e i n e Steuerart betreffen, wie z. B. das Einkommensteuergesetz, sondern alle oder wenigstens mehrere Steuerarten.

1. Das große Grundgesetz des Steuerrechts ist die Reichsabgabenordnung (im folgenden RAO. zitiert). Wenn auch die nachfolgend erörterten Bestimmungen dieses reichsrechtlichen Grundgesetzes als Bestimmungen der Reichsabgabenordnung nicht mehr allzu lange in Kraft bleiben dürften, so ist doch damit zu rechnen, daß sie in dem zu erwartenden sog. Steuerverwaltungsgesetz vollinhaltlich wieder enthalten sein werden.

a) Der Grundsatz des Steuergeheimnisses befindet sich in § 22 RAO., wonach das Steuergeheimnis unverletzlich ist (s. auch § 206 RAO.). Die Verletzung des Steuergeheimnisses ist ferner in § 412 RAO. unter Strafe gestellt. Nun ist nicht zu leugnen, daß für die Reichsautobahnen unter Umständen ein großes Interesse besteht, Steuerakten auch gegen den Willen des einzelnen Beteiligten einzusehen. Hierfür ein Beispiel: Die Kraftfahrbahnen durchschneiden ein Betriebsgrundstück. Der dingliche Eigentümer (Gegensatz: steuerrechtlich der wirtschaftliche Eigentümer s. unten) berechnet für seinen Entschädigungsanspruch den entgangenen Gewinn, den er durch die Durchschneidung seines Betriebsgrundstücks hat, wobei er als Maßstab von dem Gewinn der letzten Jahre oder Monate ausgeht. Unter Umständen genügt hier ein einziger Blick in die Steuerakten der betreffenden Person, um sich von der Richtigkeit oder Unrichtigkeit seiner Berechnung zu überzeugen. Ein anderes Beispiel: Es ereignet sich auf der Kraftfahrbahn ein Unfall. Angenommen, durch Gerichtsurteil wäre dem Grunde nach die Haftung der Reichsautobahnen festgestellt. Fraglich ist nur die Höhe der für die Lebenszeit des Verunglückten zu zahlenden Rente, die sich im wesentlichen nach dem Einkommen — entgangenem Gewinn —, welches der Verletzte ohne das schädigende Ereignis haben würde und nach der vermutlichen normalen Lebensdauer richten wird.

Gibt jemand in einem solchen Falle nicht die Vollmacht, daß die Reichsautobahnen seine Einkommensteuerakten einsehen bzw. eine Auskunft des Finanzamts einholen, so kann die restlose Anwendung des Steuergeheimnisses in solchen Fällen sehr hinderlich sein. Es besteht nach Verwaltungsanordnungen des Reichsministers der Finanzen die Möglichkeit, unter Umständen auch gegen den Willen des Steuerpflichtigen dessen Steuerakten einzusehen. Bei der Auslegung dieser Vorschriften, die naturgemäß auch nach nationalsozialistischer Weltanschauung zu erfolgen hat, ist immer im Auge zu behalten, daß es sich bei dem Bau der Kraftfahrbahnen um eine Arbeitsbeschaffung der öffentlichen Hand handelt, die wie oben gezeigt, in engstem wirtschaftlichem Zusammenhang mit dem

Steueraufkommen steht. Würden die Reichsautobahnen dem geschädigten Betriebsinhaber eine zu hohe Entschädigung zahlen, so würde diese zuviel gezahlte Summe an anderer Stelle fehlen. Der hier maßgebende Erlaß des Reichsministers der Finanzen datiert vom 9. November 1923 — III D 2602. Hiernach ist eine Auskunfterteilung gegen den Willen des Steuerpflichtigen dann möglich, wenn ein zwingendes öffentliches Interesse an der Auskunfterteilung besteht. Nach diesem Erlaß liegt ein öffentliches Interesse nur dann vor, wenn die Maßnahme, für welche die Auskunft erfordert wird, das allgemeine Wohl des Reiches, eines Landes, einer Gemeinde (Gemeindeverband) oder einer anderen öffentlichen Körperschaft berührt. Insoweit aber das Reich usw. am Privatrechtsverkehr teilnehmen, z. B. wie Private gewerbliche Unternehmungen betreiben oder bei Erfüllung der ihnen zugewiesenen Staatsaufgaben privatrechtliche Geschäfte (Arbeits-, Lieferungsverträge) abschließen, liegen nur private Interessen vor. Dann ist gegen den Willen des Steuerpflichtigen keine Auskunft des Finanzamts zulässig. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Reichsautobahnen als Körperschaft des öffentlichen Rechts ist aber die weitere Anordnung, daß in den Fällen, in denen das Verpflichtungsverhältnis öffentlich-rechtlicher Natur ist, dem beteiligten Staat usw. die erbetene Auskunft zu erteilen ist, wobei es keinen Unterschied macht, ob für dieses Verpflichtungsverhältnis die Zuständigkeit von Verwaltungsgerichten oder kraft besonderer Vorschrift der ordentliche Rechtsweg gegeben ist.

Nach diesen Vorschriften würde ich bei dem oben erwähnten Beispiel des Unfalls eine Auskunft nicht für zulässig halten. Dagegen würde ich in allen Fällen, in denen eine Entschädigung für den Landerwerb für die Kraftfahrbahnen gewährt werden muß, eine solche Auskunftsberechtigung in weitgehendem Maße für gegeben erachten. In diesen Fällen liegt m. E. deshalb ein öffentlich-rechtliches Verpflichtungsverhältnis vor, weil die Reichsautobahnen für den Landerwerb für die Kraftfahrbahnen das Enteignungsrecht haben. Es kann aber bei der gebotenen wirtschaftlichen Auslegung von steuerrechtlichen Vorschriften keinen Unterschied machen, ob es im Einzelfall wirklich zu einem förmlichen Enteignungsverfahren kommt oder ob sich die Beteiligten zur Vermeidung eines solchen förmlichen Enteignungsverfahrens freiwillig einigen. Die rechtliche Möglichkeit, ein bestimmtes Grundstück für Zwecke der Kraftfahrbahnen zu enteignen — d. h. wenn die Zulässigkeit der Enteignung durch den Führer und Reichskanzler für die betreffende Kraftfahrbahn festgestellt ist —, begründet schon ein solches öffentlich-rechtliches Verpflichtungsverhältnis.

Wird also zunächst ein öffentliches Interesse als vorliegend angesehen, so wird nach dem oben erwähnten Erlaß für die Auskunftberechtigung weiter verlangt, daß dieses öffentliche Interesse zwingend ist. Ein solches liegt aber nach diesem Erlaß nur in den Fällen vor, in denen die ersuchende Behörde oder Stelle die Auskunft sich nicht auf andere Weise, insbesondere durch Einholung des Einverständnisses des Steuerpflichtigen mit der Offenlegung seiner Steuerverhältnisse zu verschaffen vermag. Ausdrücklich ist noch bestimmt, daß Unbequemlichkeiten oder Verzögerungen, die sich aus der Einholung der Einwilligung des Steuerpflichtigen etwa ergeben können, außer Betracht zu bleiben haben.

Auch diese Vorschrift muß heute entsprechend nationalsozialistischer Weltanschauung nicht formaljuristisch, sondern wirtschaftlich ausgelegt werden. Wenn der Entschädigungsberechtigte den Reichsautobahnen seine Steuerbescheide zeigt, so wird dies in den meisten Fällen nicht die Auskunft des Finanzamts ersetzen können. Die Steuerakten geben oft ein ganz anderes Bild. Bei der Einkommensteuer wird es die Reichsautobahnen oft viel mehr interessieren, was der Entschädigungsberechtigte in seiner Steuererklärung angegeben hat, denn das Einkommen in dem Steuerbescheid deckt sich nicht immer mit dem von dem Pflichtigen angegebenen Einkommen. Eventuell hat der Entschädigungsberechtigte auch den Steuerbescheid vergeblich als zu hoch angefochten. Alle diese für die Reichsautobahnen unter Umständen außerordentlich wertvollen Tatsachen ergeben erst die Steuerakten, nicht aber der Steuerbescheid.

Bei der gebotenen wirtschaftlichen Auslegung halte ich auch die Mitteilung von Vergleichspreisen der Grundstücke an die Reichsautobahnen für zulässig. Die Finanzämter, die zunächst über die Möglichkeit der Auskunft im Einzelfall zu entscheiden haben, werden bei der Auskunfterteilung auch davon auszugehen haben, ob nicht durch die Versagung der Auskunft die Reichsautobahnen ungerechtfertigt hohe Entschädigungen zahlen müßten, die letzten Endes doch die Gemeinschaft tragen müßte. In vielen Fällen wird man dabei die Interessen des einzelnen Steuerpflichtigen auf restlose Geheimhaltung seiner steuerlichen Verhältnisse dem berechtigten Interesse der Reichsautobahnen auf diese Auskunft hintansetzen müssen. Es wäre vielleicht zu erwägen, ob man die Auskunftsberechtigung nicht für die Reichsautobahnen erweitern könnte. Dabei ist es selbstverständlich und folgt schon aus dem Grundsatz des Dienstgeheimnisses, daß die Reichsautobahnen die mitgeteilten Angaben aus den Steuerakten auch geheimhalten, also wohlberechtigte Interessen des Steuerpflichtigen durch die Mitteilung an die Reichsauto-

bahnen nicht verletzt würden. Als Vorbild für eine solche Regelung könnte evtl. § 27 Absatz 1 Satz 4 der Fürsorgepflichtverordnung in der Fassung der Notverordnung vom 5. Juni 1931 (RGBl. I S. 308) dienen. Dort heißt es: „Die Finanzbehörden haben den Fürsorgestellen Auskunft zu geben über die ihnen bekannten Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Hilfsbedürftigen und des Unterhalts- oder Ersatzpflichtigen ..." Durch diese Vorschrift soll verhindert werden, daß die öffentlich-rechtlichen Fürsorgestellen in Unkenntnis der Einkommens- und Vermögensverhältnisse der Unterstützungsempfänger Gelder der Volksgesamtheit an unberechtigte Personen auszahlen. Auch die Reichsautobahnen würden durch zu hohe Entschädigungen Gelder der Volksgemeinschaft für falsche Zwecke verwenden. Würden sich die zur Zeit geltenden Vorschriften über das Steuergeheimnis für die Auskunftberechtigung der Reichsautobahnen in der Praxis als unzureichend erweisen, so könnte die Schaffung einer entsprechenden Verwaltungsanordnung beim Reichsminister der Finanzen angeregt werden.

b) Bezüglich der Anzeigepflicht der Grunderwerbsverträge werden hier vorerst nur die reichsrechtlichen Vorschriften aufgezeigt. Besonderheiten, die sich z. B. daraus ergeben können, daß in einzelnen Ländern für die Verwaltung der Grunderwerbsteuer andere Behörden als die Finanzämter zuständig sind (§ 1 Ziff. 1 GrEDB.), bleiben daher zunächst außer Betracht. Für die Anzeigepflicht gelten ferner verschiedene gesetzliche Grundlagen für die Zeit bis zum 30. Juni 1936 und vom 1. Juli 1936 ab. Da sich die vorliegende Arbeit auf den Standpunkt der Gesetzgebung vom 1. März 1936 gestellt hat, wird insbesondere die bis zum 1. Juli 1936 geltende Rechtslage zu erörtern sein, zumal diese Rechtslage auf Grund des Urkundensteuergesetzes vom 5. Mai 1936 (RGBl. I S. 407) sachlich im wesentlichen auch noch weiter gilt. Der Vollständigkeit halber wird aber auch in diesem Zusammenhang anschließend die rein formelle Änderung durch das Urkundensteuergesetz wiedergegeben werden.

Nach § 189a RAO. — vor Inkraftsetzen des Urkundensteuergesetzes — haben Behörden, Beamte und Notare Rechtsvorgänge, die von ihnen beurkundet worden sind, dem Finanzamt insoweit anzuzeigen, als die Rechtsvorgänge der Grunderwerbsteuer oder einer Kapitalverkehrsteuer unterliegen. In Abs. 1 S. 2 dieser Vorschrift ist weiter bestimmt, daß der Reichsminister der Finanzen die näheren Bestimmungen — insbesondere auch darüber, in welchen Fällen beglaubigte Abschriften zu übersenden sind — trifft. Soll diese Vorschrift überhaupt für die Reichsautobahnen Bedeutung haben, so setzt sie voraus, daß die Reichsautobahnen selbst solche Vorgänge beurkunden dürfen. Trotz § 313 BGB.

besteht auch heute noch auf Grund reichsrechtlichen Vorbehalts die Möglichkeit, abweichende landesrechtliche Formvorschriften für den Abschluß von Grunderwerbsverträgen anzuwenden (§ 142 EGBGB.). Von diesem Vorbehalt hat z. B. Preußen in Art. 12 § 2 Preuß. AGBGB. Gebrauch gemacht. In Preußen kann nach dieser Bestimmung auch jetzt noch die von dem Leiter einer Obersten Bauleitung bestimmte Urkundsperson wirksam Grunderwerbsverträge beurkunden. Auch die Verordnung über Auflassungen usw. vom 11. Mai 1934, die die Entgegennahme einer Auflassung reichsrechtlich nur dann für zulässig erklärt, wenn die nach § 313 BGB. erforderliche Urkunde vorgelegt wird, läßt die Zulässigkeit dieser Behördenurkunden unberührt, da eben in diesen Fällen keine Urkunde im Sinne des § 313 BGB. „erforderlich" ist. (So ist im Erlaß des Reichsministers der Justiz — veröffentlicht in Deutsche Justiz 1934 Seite 1018 — die Zulässigkeit der Behördenurkunden nach Artikel 12 § 3 Preuß.AGBGB. noch ausdrücklich hervorgehoben.) Ferner kann in Preußen gemäß Artikel 109 EGBGB. mit §§ 16, 17 des preuß. Enteignungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 12 § 1 Abs. 2 Preuß. AGBGB. ein Grunderwerbsvertrag von den Reichsautobahnen in einfacher Schriftform abgeschlossen werden, wenn es sich um ein Grundstück für die Kraftfahrbahnen handelt und die Zulässigkeit der Enteignung feststeht.

Auch solche in einfacher Schriftform abgeschlossenen Grunderwerbsverträge sind anzeigepflichtig. Gegen diese Rechtsansicht könnte man zwei Gegengründe geltend machen: es sei hier nicht im Sinne von § 189a RAO. „beurkundet" und es handle sich hierbei nicht um einen Rechtsvorgang, der der „Grunderwerbsteuer unterliege". Unter Beurkunden im Sinne des Steuerrechts muß man auch jede schriftliche Vertragsform verstehen, also nicht nur Verträge, die von einer Urkundsperson beurkundet sind. Beurkundung ist der allgemeinere Ausdruck. So setzt schon das preuß.AGBGB. als Überschrift über die besonderen Formvorschriften, die, wie oben erwähnt, in Art. 12 § 1 Abs. 2 auch die Schriftform zulassen, „Beurkundung von Grundstücksveräußerungen". Neuerdings sagt z. B. die Begründung zum Urkundensteuergesetz (Reichssteuerblatt 1936 S. 464ff., insbes. S. 468), § 1 des Urkundensteuergesetzes knüpfe die Urkundensteuerpflicht an „beurkundete" Rechtsvorgänge. Wie aber § 1 a.a.O. zeigt, umfaßt er auch schriftliche Verträge usw. Nach § 3 der vom Reichsminister der Finanzen auf Grund der Ermächtigung in § 189a Abs. 1 S. 2 RAO. erlassenen Durchführungsbestimmungen zum Grunderwerbsteuergesetz vom 22. Januar 1935 (Reichsministerialblatt 1935 S. 38 = Reichssteuerblatt 1935 S. 97) haben Behörden, Beamte usw. die von ihnen beurkundeten Grund-

stückskaufverträge binnen 2 Wochen nach der Beurkundung anzuzeigen (Abs. 2), wobei in Abs. 3 noch ausdrücklich gesagt ist, daß auch diejenigen Rechtsvorgänge anzuzeigen sind, die von der Besteuerung ausgenommen sind.

Da die Steuerbehörde allein prüfen soll, ob ein Rechtsvorgang steuerpflichtig ist oder nicht, muß ihr daher jeder Grunderwerbsvertrag vorgelegt werden. Das Grundbuchamt darf, wie das Kammergericht entschieden hat (Reichssteuerblatt 1936 S. 69), die Eintragung des Eigentumswechsels in das Grundbuch nicht vor Vorlage der Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamts vornehmen, und zwar auch dann nicht, wenn eine Grunderwerbsteuer nicht zu erheben ist. Die Erteilung der Unbedenklichkeitsbescheinigung setzt ihrerseits wieder die Mitteilung des Grunderwerbvertrages voraus.

Diese Anzeigen haben aber noch einen über das Grunderwerbsteuergesetz hinausgehenden Sinn, da die Verträge auch mit die Unterlagen bilden für die Neufestsetzung von Einheitswerten bei den Bewertungsbehörden. Der Reichsminister der Finanzen weist in seinem Erlaß vom 8. August 1935 — S 3300 — 530 III darauf hin, daß für diese Auswertung für die Neufestsetzungen von Einheitswerten diese Anzeigen der Notare usw. insbesondere in Betracht kommen.

Durch die binnen 2 Wochen nach der Beurkundung zu erstattende Anzeige soll die Steuerbehörde die Möglichkeit der eigenen Prüfung der Steuerpflicht bekommen (vgl. auch § 7 der Durchführungsbestimmungen über die Urkundenaushändigung an die Vertragsparteien).

Durch das Urkundensteuergesetz ist vom 1. Juli 1936 ab der oben besprochene § 189a RAO. durch die §§ 189 b bis d RAO. ersetzt. Sachlich ist hierdurch nichts geändert. (Begründung a.a.O. S. 518.) Der Wortlaut dieser Bestimmungen ist in § 48 Ziffer 11 des Urkundensteuergesetzes enthalten, auf die zur Vermeidung weiterer Ausführungen verwiesen wird.

Da aber nicht in allen deutschen Ländern die Finanzämter zur Verwaltung der Grunderwerbsteuer zuständig sind, sondern in Preußen, Sachsen und Anhalt die von der Landesregierung bestimmten gemeindlichen Stellen, deren Aufzählung in § 1 Abs. 1 der Durchführungsbestimmungen zum Grunderwerbsteuergesetz (GrEDB.) enthalten ist, haben in diesen Ländern die in § 1 Abs. 1 Ziffer 1 a.a.O. bezeichneten gemeindlichen Stellen die Stellung (die Befugnisse und die Pflichten) von Finanzämtern. „Demgemäß gelten die Vorschriften, die in der Reichsabgabenordnung, im Grunderwerbsteuergesetz und in dieser Durchführungsverordnung für die mit der Verwaltung der Grunderwerbsteuer betrauten Finanzämter (Abs. 1 Ziff. 2) enthalten sind, auch für die mit der Ver-

waltung der Grunderwerbsteuer betrauten gemeindlichen Stellen (Abs. 1 Ziff. 1)." § 1 Abs. 2 GrEDB. Soweit also eine Veräußerungsanzeige zu erfolgen hat, ist diese an die in § 1 Abs. 1 bezeichneten Stellen zu richten, wobei es natürlich gleichgültig ist, ob es sich um ein vor oder nach Inkrafttreten des Urkundensteuergesetzes abgeschlossenes Rechtsgeschäft handelt.

c) Nach § 188 Abs. 1 RAO. haben die Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden, die Beamten und Notare sowie die Verbände und Vertretungen von Betriebs- und Berufszweigen den Finanzämtern jede zur Durchführung der Besteuerung und der den Finanzämtern obliegenden Prüfung und Aufsicht dienliche Hilfe zu leisten, insbesondere Einsicht in ihre Bücher, Verhandlungen, Listen und Urkunden zu gewähren. Die Ausnahmen von dieser Vorschrift interessieren in diesem Zusammenhange nicht. Da die Reichsautobahnen zahlreichen Unternehmern, Sachverständigen usw. Geldbeträge auszahlen, kann das Finanzamt, um diese Beträge steuerlich vollständig erfassen zu können, an der Mitteilung solcher Auszahlungen größtes Interesse haben. § 188 Abs. 1 a. a. O. muß daher mindestens analog auf die Auskunftspflicht der Reichsautobahnen gegenüber dem Finanzamt angewandt werden (vgl. Hesse: Die Beistandspflicht der Behörden und berufständischen Vertretungen nach § 188 der Reichsabgabenordnung in Deutsche Steuer-Zeitung 1936 S. 923 ff.). Wie der Zusatz in § 188 Abs. 1 a. a. O. „insbesondere" deutlich zeigt, ist mit der Gewährung von Einsicht in Bücher usw. die Auskunftspflicht nicht erschöpft. Im einzelnen verweise ich auf Reinhardt: „Bedeutung und Ausbau der Betriebsprüfung der Reichsfinanzverwaltung" in Deutsche Steuer-Zeitung 1935 S. 769/770. In diesem Zusammenhang ist für die Reichsautobahnen neben § 175 Abs. 1 und 3 RAO. noch die Bestimmung des § 179 Absatz 1 von Wichtigkeit. Sie lautet:

> „Die Verpflichtung öffentlicher Behörden und Beamten . . . zur Verschwiegenheit gilt nicht für ihre Auskunftspflicht gegenüber den Finanzämtern. Sie dürfen jedoch über Umstände, auf die sich ihre Pflicht zur Verschwiegenheit bezieht, nicht befragt werden, wenn ihnen die Behörde, die ihnen vorgesetzt ist, oder — bei Beamten, die nicht mehr im Dienst sind — zuletzt vorgesetzt war, die Erteilung der Auskunft im Einzelfall untersagt hat. Dies darf nur geschehen, wenn die Auskunft dem Wohl des Reiches oder eines Landes nachteilig sein würde."

Nach § 189 RAO. sind sämtliche Behörden — also auch die Reichsautobahnen — und Beamte verpflichtet, Steuerzuwiderhandlungen, die sie dienstlich erfahren, den Finanzämtern mitzuteilen, wobei nur die Un-

verletzlichkeit des Post-, Telegraphen- und Fernsprechgeheimnisses unberührt bleibt.

d) Die Haftung für rückständige Grundsteuern kann für die Reichsautobahnen bei dem großen Umfang ihres Grunderwerbs von besonders großer praktischer Bedeutung werden. Wenn auch, wie zu zeigen sein wird, die maßgebliche Haftungsvorschrift zur Zeit in den meisten deutschen Ländern noch nicht gilt, so wird sie mit der zum 1. April 1937 zu erwartenden reichsrechtlichen Regelung des Grundsteuerrechts auch für die Reichsautobahnen von erhöhter Wichtigkeit sein. § 116 Abs. 2 RAO. lautet:

> „Wird ein der Grundsteuer unterliegender Steuergegenstand (Teil des Steuergegenstandes) ganz oder zu einem Teil einer anderen Person übereignet, so haftet der Erwerber neben dem früheren Eigentümer für die auf den Steuergegenstand (Teil des Steuergegenstandes) entfallende Grundsteuer, die für die Zeit seit dem Beginn des letzten vor der Übereignung liegenden Rechnungsjahres zu entrichten ist. Die dingliche Haftung des Steuergegenstandes bleibt unberührt . . ."

Zur Verkürzung der nachfolgenden Ausführungen wird insbesondere auf die Artikelreihe von Reinhardt: „Steuerhaftung beim Erwerb eines Unternehmens oder Grundstücks" in Deutsche Steuer-Zeitung 1935, Seite 345 ff., 373 ff. und 401 ff. Bezug genommen. Die Grundsteuer ist eine direkte Steuer. Obgleich nun § 10 der ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) die Reichsautobahnen auch von jeder direkten Steuer auf ihr unbewegliches Vermögen befreit, so ist diese Befreiungsvorschrift doch nicht anwendbar im Rahmen der Bestimmung des § 116 Abs. 2 a.a.O. § 10 a.a.O. befreit die Reichsautobahnen „von jeder direkten Steuer", d. h. insofern, als sie Selbstschuldner dieser Steuern sind. Dagegen unterliegen sie wohl der gesetzlichen Haftung für eine Steuer, die ein anderer, nämlich der frühere Eigentümer, als Selbstschuldner schuldet. Bei dem Tatbestand des § 116 a.a.O. handelt es sich um eine „Einzelrechtsnachfolge". Hier geht die Steuerschuld nicht auf den Einzelrechtsnachfolger über. Steuerschuldner bleibt vielmehr der Rechtsvorgänger. Neben ihm haftet in dem Umfang, der sich aus den Vorschriften des § 116 RAO. ergibt, der Einzelrechtsnachfolger für die Steuerschuld des Rechtsvorgängers." (Reinhardt a.a.O. Seite 352.) Es ist in diesem Zusammenhang noch auf § 7 des Steueranpassungsgesetzes hinzuweisen, dessen Absatz 1 lautet: „Personen, die nebeneinander für eine Steuerschuld oder für eine andere aus den Steuergesetzen entspringende Geldschuld haften, sind Gesamt-

schuldner." Unter diese Vorschrift, die dem früheren § 115 Abs. 1 RAO. entspricht — s. Begründung zum Steueranpassungsgesetz, Reichssteuerblatt 1934 S. 1398ff., insbes. S. 1402 —, trotzdem es dort hieß: „... haften als Gesamtschuldner", fällt auch § 116 RAO. (so auch Herting in Kartei-Handbuch des Steuerrechts zu § 7[1] StAnpG. unter VIa). Hieraus ist aber nicht zu folgern, daß der Erwerber eines Grundstücks auch Selbstschuldner der Steuer würde. Vielmehr gelten hier die gleichen Rechtsgrundsätze wie für die Zusammenveranlagung von Eheleuten zur Einkommensteuer, die nach § 7 Abs. 2 StAnpG. auch Gesamtschuldner sind, insofern, als dort nach herrschender Rechtsauffassung der Ehemann allein Steuerpflichtiger, die Ehefrau nur gesamtschuldnerisch Haftende ist (s. Kommentar zum Einkommensteuergesetz 1934 von Wieneke Seite 154, Wulff Seite 372). Daher ist bei dem Erwerb eines Grundstücks der Erwerber nach § 116 RAO. mit § 7 Abs. 1 StAnpG. trotz des Wortlauts in § 7 Abs. 1 a.a.O. „sind Gesamtschuldner" nicht Steuerschuldner, sondern nur Haftender für eine Steuerschuld. Er schuldet nicht die Steuer, sondern als Gesamtschuldner mit dem Veräußerer nur einen Betrag in Höhe dieser Steuer. Erwerber und Veräußerer sind also Gesamtschuldner dem Betrage nach, aber nicht der Art der Schuld nach. Ich bin daher aus Rechtsgründen der Ansicht, daß die Reichsautobahnen wegen der Haftung aus § 116 Abs. 2 RAO. sich nicht auf die Befreiung von den direkten Steuern in § 10 a.a.O. beziehen können. Diese Lösung erscheint auch billig. Für den Erwerb eines ganzen Unternehmens ist in § 116 Abs. 1 RAO. auch eine solche aber noch weitergehende Haftung vorgeschrieben. Der Reichsfinanzhof hat zu dieser auch schon in § 96 RAO. in der Fassung vom 13. Dezember 1919 enthaltenen Vorschrift ausgeführt, der Grundgedanke des § 96 a.a.O. sei, daß die Sicherung für die Steuern, die in dem Betriebe als Haftungsgegenstand gegeben sind, nicht dadurch verloren gehen soll, daß der Betrieb in andere Hände übergeht. Dieser gleiche Grund trifft aber auch bei der Veräußerung eines Grundstücks zu. Wenn auch § 116 Abs. 2 Satz 2 bestimmt, daß die dingliche Haftung des Steuergegenstandes unberührt bleibt, so wäre die Durchführung einer solchen dinglichen Haftung gerade bei den Reichsautobahnen sehr schwierig, weil z. B. die Versteigerung eines solchen Grundstücks zur Beitreibung der rückständigen Grundsteuern wegen der Benutzung dieser Grundstücke zu Zwecken des öffentlichen Verkehrs unmöglich wäre. Die bei dem Veräußerer an sich gegebene Möglichkeit einer dinglichen Haftung würde also durch die Veräußerung an die Reichsautobahnen praktisch hinfällig. Daher entspricht gerade bei den Reichsautobahnen die persönliche Heranziehungsmöglichkeit als Haftung für rückständige Grundsteuern durchaus auch

der Billigkeit. Wenn diese Haftung praktisch wird, hat das Finanzamt bei der Entscheidung, welcher der beiden Gesamtschuldner (Veräußerer oder Erwerber) heranzuziehen ist, nach pflichtgemäßem Ermessen (s. § 3 StAnpG.) zu entscheiden. (Über das Wesen der Gesamtschuld vgl. Reichsgericht in Juristische Wochenschrift 1934 S. 2767 ff. = Reichssteuerblatt 1934 S. 1373 ff.) Oben ist bereits angedeutet, daß diese Haftung für rückständige Grundsteuern in den meisten Ländern des Reichs noch nicht gegeben ist. Die Haftungsbestimmung des § 116 Abs. 2 steht in der Reichsabgabenordnung. Die Grundsteuern sind aber Landessteuern. Die Rechtsfrage lautet daher: Gilt die Haftungsbestimmung des § 116 Abs. 2 RAO. auch für die landesrechtlichen Grundsteuern?

In der Deutschen Steuer-Zeitung 1935 S. 833/34 ist unter der Überschrift „Inwieweit gelten die Haftungsbestimmungen der AO. für Realsteuern?" in einer Eildienst-Nachricht zu dieser Frage Stellung genommen, auf die ich zur Verkürzung eigener Ausführungen verweise. Dort ist darauf hingewiesen, daß die die Realsteuern betreffenden Vorschriften des Steueranpassungsgesetzes vom 1. Dezember 1930 für die Grundsteuern in den Ländern Braunschweig, Bremen und Mecklenburg in Kraft getreten sind und daher die Haftungsvorschriften des § 116 Abs. 2 RAO. dort kraft Reichsrechts Anwendung finden. Kraft Landesrechts sind die Haftungsvorschriften des § 116 Abs. 2 RAO. nur in den Ländern anwendbar, die dies ausdrücklich vorschreiben.

Mit der zum 1. April 1937 zu erwartenden reichsrechtlichen Regelung, die das Grundsteuerrahmengesetz vom 1. Dezember 1930 (RGBl. I 1930 S. 531) ersetzt, wird wohl der § 116 Abs. 2 RAO. für das ganze Reich von praktischer Bedeutung werden.

Ich halte es aber schon heute für die Reichsautobahnen für zweckmäßig, sich vertragsmäßig mit dem Veräußerer zu sichern gegen eine Heranziehung im Sinne von § 116 Abs. 2 RAO. Selbstverständlich sind die Vorschriften des § 116 Abs. 2 a.a.O. zwingend, d. h. sie können nicht mit Wirkung für die Steuerbehörde durch Privatvereinbarung zwischen Erwerber und Veräußerer außer Kraft gesetzt werden. Aber es steht nichts im Wege, daß die Reichsautobahnen die Auszahlung des Grunderwerbspreises davon ganz oder teilweise abhängig machen, daß der Veräußerer eine Bescheinigung beibringt, in der die für die Verwaltung der Grundsteuer zuständige Behörde angibt, ob und in welcher Höhe und für welche Zeit der Veräußerer noch Grundsteuern rückständig ist. In Höhe der rückständigen Grundsteuern kann ein Zurückbehaltungsrecht an dem Grundstückskaufpreis vereinbart werden. Hierdurch ist zweierlei erreicht. Einmal sind die Reichsautobahnen dagegen geschützt, neben der Zahlung der gesamten Kaufsumme bzw. Entschädigung an den Ver-

äußerer auch noch aus eigenen Mitteln die rückständigen Steuern nach § 116 Abs. 2 a.a.O. zahlen zu müssen. Weiter würde eine solche Vertragsbestimmung auch im Interesse der Steuerbehörde liegen, die auf diese Weise eher ihre rückständigen Grundsteuerbeträge vollständig von dem richtigen Steuerschuldner erhalten wird. Daher dürfte zu erwägen sein, ob man sich von dem Veräußerer ermächtigen lassen will, den Teil des Erwerbspreises, der auf rückständige Grundsteuern fällt, unmittelbar an die zuständige Steuerbehörde für ihn abzuliefern. Aus dem letzten Grunde ist eine solche Vereinbarung auch schon vor dem allgemeinen Inkrafttreten dieser Haftungsbestimmungen im ganzen Reich wünschenswert. Auch hier könnte sich die praktische gegenseitige Unterstützung von Reichsautobahnen und Reichsfinanzverwaltung zeigen. Umgekehrt sind die Reichsautobahnen insbesondere bei der Auskunfterteilung auch auf die Unterstützung der Steuerbehörden angewiesen. Das Bestreben, einmal durch Auskunfterteilung die Reichsautobahnen vor zu hohen Entschädigungsansprüchen zu bewahren und andererseits der Steuerbehörde zu helfen, ihre oft recht erheblichen Grundsteuerrückstände schnell einzubringen, ist zumal bei dem engen wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen Autobahn- und Finanzpolitik durchaus wünschenswert.

2. Neben der Reichsabgabenordnung ist das Steueranpassungsgesetz vom 16. Oktober 1934 (RGBl. 1934 I S. 925) besonders hervorzuheben, zumal es ein nationalsozialistisches Steuergesetz ist, das nicht nur für die Reichs-, Landes- und Gemeindesteuern, sondern darüber hinaus auch für gewisse andere Abgaben, insbesondere Reichsnährstandsabgabe Bedeutung hat.

a) Die Hauptbedeutung des Steueranpassungsgesetzes liegt naturgemäß auf dem Gebiete des Steuerrechts. In diesem Zusammenhang soll nur auf die Bestimmung über das wirtschaftliche Eigentum eingegangen werden, da diese Vorschrift bei dem großen Umfang des Grunderwerbs der Reichsautobahnen von besonderem Interesse ist. Für die Reichsautobahnen kann es z. B. im Einzelfall von Wichtigkeit sein zu wissen, ob „übereignen" im Sinne des eben besprochenen § 116 Abs. 2 RAO. steuerrechtlich heißt: „Übereignen durch Auflassung und Übergabe bzw. durch einen Enteignungsbeschluß oder Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, da die Haftung im Sinne des § 116 Abs. 2 a. a. O. sich je nach der Lösung dieser Frage auf einen ganz anderen Zeitabschnitt verteilen kann, wenn die Reichsautobahnen schon vor dem formellen Eigentumserwerb das wirtschaftliche Eigentum an den Grundstücken besitzen. Ein weiteres gar nicht seltenes Beispiel: Der Bauer oder Landwirt, der den Reichsautobahnen die Bauerlaubnis gegeben hat, fragt an, wer ihm die mit seinem formellen Grundbucheigentum zu-

sammenhängenden Steuern bezahle. Wenn der formelle Eigentümer nach der Besitzübertragung auf die Reichsautobahnen noch weiter die Realsteuern zahlen muß, bis auch die formale Eigentumsübertragung auf die Reichsautobahnen vollzogen ist, was wegen der oft nötigen Neuvermessung und Fortschreibung insbesondere beim Erwerb von Grundstücksteilen unter Umständen sehr lange dauern kann, wird er von den Reichsautobahnen unter dem Gesichtspunkt der Enteignungsentschädigung oder des Schadensersatzes die Zahlung dieser Steuerbeträge verlangen. Bei den Umlegungs- (Flurbereinigungs-) verfahren sind die Reichsautobahnen gemäß § 9 b Abs. 5 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" verpflichtet, den zwischen der Einweisung und der Inbesitznahme entstehenden Schaden angemessen zu vergüten. Für den Veräußerer ist es ein Schaden, wenn er wegen der Inbesitznahme seines Grundstücks durch die Reichsautobahnen keinen Nutzen mehr aus seinem Grundstück ziehen kann, andererseits noch die auf diesem Grundstück lastenden Steuern unter Umständen jahrelang bis zur formellen Eigentumsübertragung zahlen muß. Hier kommen insbesondere die Grund- und Haussteuern, aber auch die Vermögenssteuer in Betracht. Wäre nun steuerrechtlich dem betroffenen Grundeigentümer dieses Grundstück, welches die Reichsautobahnen in Besitz genommen haben, nicht mehr zuzurechnen, so würde dies steuerrechtlich nicht eine Verlagerung der Steuerpflicht dahin bedeuten, daß nunmehr statt des formellen Eigentümers die Reichsautobahnen steuerpflichtig würden, sondern es entfällt dann überhaupt eine Steuerpflicht insbesondere für die Grund- und Haussteuern dieses Grundstücks, da die Reichsautobahnen bekanntlich ihrerseits von den direkten Steuern, also auch den Grund- und Haussteuern befreit sind. Sedes materiae für die Frage, wem steuerrechtlich ein Gegenstand zuzurechnen ist, ist § 11 Steueranpassungsgesetz vom 16. Oktober 1934 (= StAnpG.). Soweit sich hier Bestimmungen über das wirtschaftliche Eigentum befinden, lautet diese Vorschrift:

„Für die Zurechnung bei der Besteuerung gelten, s o w e i t n i c h t s a n d e r e s b e s t i m m t i s t, die folgenden Vorschriften:

1. . . . 2. . . . 3. . . .

4. Wirtschaftsgüter, die jemand in Eigenbesitz hat, werden dem Eigenbesitzer zugerechnet. Eigenbesitzer ist, wer ein Wirtschaftsgut als ihm gehörig besitzt."

Diese Bestimmung ist grundsätzlicher Natur für das ganze Steuerrecht. Der Reichsminister der Finanzen weist in einem Erlaß vom 8. August 1935 — S 3300—530 III (Reichssteuerblatt 1935 S. 1075) noch auf diese grundsätzliche Bestimmung hin. In diesem Erlaß führt

der Minister u. a. aus: „Da die Vorschriften des Steueranpassungsgesetzes dem allgemeinen Steuerrecht angehören, sind seine Grundsätze über die Zurechnung von Wirtschaftsgütern auch für den Bereich des Reichsbewertungsgesetzes ohne weiteres anzuwenden. Ist demnach ein Wirtschaftsgut steuerrechtlich nicht dem Eigentümer, sondern einem Nichteigentümer zuzurechnen, so gelten für diesen Nichteigentümer die Vorschriften des Reichsbewertungsgesetzes in gleicher Weise wie für den Eigentümer."

Als erste Frage ist nunmehr darauf einzugehen, ob die Reichsautobahnen mit der Besitzergreifung den Eigenbesitz oder den Fremdbesitz erwerben. Zur Frage des Eigenbesitzes seien zwei Beispiele genannt, die in der Literatur zu § 11 Ziff. 4 StAnpG. erwähnt sind. Haefner bringt in Deutsche Steuer-Zeitung 1935 S. 1196 folgendes Beispiel, das ich wegen der rechtsgrundsätzlichen Bedeutung mit den hierzu gehörigen Rechtsausführungen wörtlich übernehme. „Für die steuerliche Betrachtung ist nicht das Eigentum im bürgerlich-rechtlichen Sinn, sondern das wirtschaftliche Eigentum entscheidend. Nach § 11 StAnpG. ist neben dem Sicherungsgeber und dem Treugeber als wirtschaftlicher Eigentümer auch der Eigenbesitzer zu behandeln, der ein Wirtschaftsgut als ihm gehörig besitzt, d. h. über das Wirtschaftsgut schalten und walten kann wie ein Eigentümer und insbesondere die Nutzung des rechtlich noch nicht übergebenen Wirtschaftsgutes hat (RFH. Bd. 18 S. 263). Hat z. B. ein Landwirt vor dem Stichtag in einem notariell abgeschlossenen Übergabevertrag seinen landwirtschaftlichen Betrieb seinem Sohne übertragen, der ihn am Stichtag bereits in Bewirtschaftung genommen hat, so ist der Sohn, obwohl die Auflassung und der grundbuchamtliche Vollzug am Stichtag noch nicht erfolgt ist, steuerlich als Eigentümer anzusehen." Ein weiteres aus der Begründung zum Steueranpassungsgesetz vom 16. Oktober 1934 (Reichssteuerblatt 1934 Seite 1405) entnommenes Beispiel: Jemand hat im September 1934 ein Hausgrundstück gekauft und es dadurch in Eigenbesitz genommen, daß er es Anfang Oktober 1934 bezogen hat. Die Umschreibung im Grundbuch verzögert sich bis Mitte Januar 1935. Bei der Einheitsbewertung und bei der Vermögenssteuerveranlagung nach dem Stande vom 1. Januar 1935 wird das Grundstück dem Eigenbesitzer (dem Grundstückskäufer) zugerechnet und nicht etwa dem Grundstücksverkäufer, obwohl dieser am 1. Januar 1935 grundbuchmäßig noch Eigentümer des Grundstücks ist.

Ich stehe nun auf dem Standpunkt, daß die Reichsautobahnen an den Grundstücken, die sie mit oder auch ohne Einverständnis des Eigentümers in Besitz nehmen, den Eigenbesitz haben. Das Hauptrecht des

Eigentümers nämlich, das Nutzungsrecht, ist dem formellen Grundbucheigentümer nicht mehr möglich. Wenn die Reichsautobahnen z. B. ein landwirtschaftliches Grundstück für die Kraftfahrbahnen in Besitz nehmen, so ist es für immer — anders bei dem Pächter als Fremdbesitzer — dem formellen Eigentümer entzogen. Dies folgt aus der Zweckbestimmung der Wegnahme, nämlich der Zuführung dieser Grundstücke für öffentliche Verkehrswege. Der formelle Eigentümer weiß auch, daß er den Besitz an diesen Grundstücken nie wieder erlangt. Deshalb behält er sich in dem Besitzüberlassungsvertrag auch die Feststellung der Entschädigung vor. Diese Entschädigung betrifft aber in der Hauptsache den Wert des Grundstücks. In den beiden oben wiedergegebenen Beispielen lag bereits ein obligatorischer Kaufvertrag vor. Ein obligatorischer Vertrag, der also auch die Höhe der zu gewährenden Entschädigung enthält, wird auch bei den Reichsautobahnen oft vorliegen. Doch kann das Vorliegen eines Kaufvertrages nicht als wesentlich für die Frage angesehen werden, ob Eigen- oder Fremdbesitz vorliegt, da sonst die Entscheidung von Zufälligkeiten abhängen würde. Einigen sich die Reichsautobahnen sofort auch bezüglich des Grunderwerbspreises mit dem Veräußerer, so wird deshalb der Besitz nicht zum Eigenbesitz, während bei Fehlen eines solchen Vertrages, z. B. im Umlegungs- bzw. Flurbereinigungsverfahren, nicht unbedingt ein Fremdbesitz vorliegen muß. Der Besitz ist eine begrifflich einseitige Herrschaftsgewalt über eine Sache, also unabhängig von vertragsmäßigen Abmachungen. Auch ein Dieb hat Eigenbesitz, wenn auch nur einen unrechtmäßigen. Entscheidend ist der Wille des Besitzers. So sagen § 872 BGB. und § 11 Zif. 4 S. 2 StAnpG. ungefähr gleichlautend: Eigenbesitzer ist, wer eine Sache (Wirtschaftsgut) als ihm gehörend (gehörig) besitzt. Aus dieser Fassung geht die Loslösung des Begriffs des Eigenbesitzers von vertraglichen Vereinbarungen hervor. Daher haben die Reichsautobahnen m. E. auch dann den Eigenbesitz, wenn sie ein Grundstück nach § 9a des Reichsautobahngesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 18. Dezember 1933 gegen den Willen des formalen Grundeigentümers in Besitz nehmen. So führt der Reichsfinanzhof in einem in der Zeitschrift „Steuer und Wirtschaft" 1929 Nr. 366 veröffentlichten Urteil vom 5. Februar 1929 I A 5113 aus, es liege kein Grund vor, anzunehmen, daß derjenige, der widerrechtlich oder gegen den Willen des Vorbesitzers eine Sache als ihm gehörig besitzt, nicht dem § 80 der RAO. — später § 98 Abs. 1 RAO., jetzt § 11 Ziff. 4 StAnpG. — unterliege. Für die Frage, wann jemand eine Sache als ihm gehörig besitzt, kann auch die Volksanschauung maßgebend sein. Nicht erforderlich ist in jedem Falle, daß der Besitzer sich für den for-

mellen Eigentümer hält. Ich bin der Auffassung, daß mit dem Moment der Inbesitznahme der Grundstücke durch die Reichsautobahnen der Besitz nach dem Wissen beider Parteien nicht mehr auf den Vorbesitzer zurückfallen kann, vielmehr die Reichsautobahnen für die Zukunft die ausschließliche Verfügungsmacht über diese Grundstücke haben.

Die Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs hat meines Wissens in neuerer Zeit zu diesen Fragen nicht Stellung genommen. Der Vollständigkeit halber sei aber der Inhalt eines Urteils des Reichsfinanzhofs vom 5. Juni 1923 II A 104/23 (veröffentlich in Mrozek Steuerrechtsprechung zu § 12 Abs. 2 Satz 1 Grunderwerbsteuergesetz Rechtsspruch Nr. 11 und 12) wiedergegeben. Es handelte sich um folgenden Fall: Die Eisenbahnverwaltung hatte im Jahre 1911 mit einem Grundstückseigentümer einen Bauerlaubnisvertrag abgeschlossen, in dem sie sich verpflichtete, vom Tage des Abschlusses des Bauerlaubnisvertrages an für die Überlassung des Besitzes des Geländes und seiner Verwendung zum Bau 4% der künftig im Wege gütlicher Verständigung oder im Enteignungsverfahren festzusetzenden Entschädigungssumme zu zahlen. Diese Bestimmungen fanden sich dann wieder in dem im Jahre 1922 abgeschlossenen Kaufvertrag. Der Reichsfinanzhof hat hier die Frage untersucht, ob die bis zum Kaufvertragsabschluß entstandenen Zinsen begrifflich echte Verzinsung eines gestundeten Kaufpreises waren oder nur ein Entgelt für die bloße Besitzüberlassung. Der Reichsfinanzhof hat hier das letztere angenommen mit folgender Begründung: „Im gegenwärtigen Streitfalle lag ein vorläufiger Vertrag vor. Es war einstweilen noch nicht bestimmt, in welchem Umfange die Parzellen zu Eigentum der Eisenbahnverwaltung übernommen werden sollten, welches Entgelt dafür zu zahlen und ob das Entgelt im gütlichen Wege oder im Enteignungsverfahren festgestellt werden sollte. Es war nur vereinbart, daß die benötigten Teile der in Betracht kommenden Parzellen zu Besitz und Bebauung überlassen und dafür eine Entschädigung bezahlt werden sollte, für die der künftige Veräußerungspreis keine andere Bedeutung haben solle, als daß die Nutzungsentschädigung in Hundertteilen dieses Betrages ausgedrückt wurde. Daß hierbei die Bezeichnung Pacht oder Miete nicht gebraucht worden ist, ist gleichgültig."

Aus dem letzten Satz ist zu entnehmen, daß der Reichsfinanzhof hier rechtlich eine Miete oder Pacht als vorliegend ansah. Miete und Pacht sind aber typische Fälle von F r e m d besitz. Diesen Ausführungen vermag ich nicht zuzustimmen. Die Frage des Eigenbesitzes spielte in dem von dem Reichsfinanzhof entschiedenen Grunderwerbsteuerfall keine Rolle. Auch gilt § 11 Ziff. 4 StAnpG., wie aus der Begründung zum Steueranpassungsgesetz hervorgeht, nicht im Grund-

erwerbsteuerrecht. Diese abstrakten Ausführungen würden dazu führen, bei der Besitzübertragung auf Grund dieser Bauerlaubnisverträge einen Eigenbesitz der Reichsautobahnen zu verneinen, wenn hier eine Pacht vorliegt. Gerade eine Pacht liegt meines Erachtens aber nicht vor, wenn die Reichsautobahnen solche Grundstücke in Besitz nehmen. Wenn der Eigentümer nicht die Besitzerlaubnis erteilt, sondern die Reichsautobahnen nach § 9 a a. a. O. den Besitz nehmen, so liegt gar kein Vertrag, also auch kein Pachtvertrag, vor. Diese Möglichkeit bestand für die Reichsbahn nicht. Gerade die Möglichkeit, daß die Reichsautobahnen sich auch gegen den Willen des Eigentümers in den Besitz setzen können, zeigt, daß der Gesetzgeber die individuellen Interessen des einzelnen Eigentümers hinter die Interessen der Reichsautobahnen an möglichst schneller Inbesitznahme stellt. Auch aus diesem Gedanken halte ich den Besitz der Reichsautobahnen im steuerrechtlichen Sinne (s. § 1 StAnpG.) für Eigenbesitz. Die Reichsautobahnen haben den Eigentümer für den durch die Inbesitznahme vor dem Eigentumübergang entstandenen Schaden zu entschädigen (s. § 9 b Abs. 5 Rabgesetz). Wird eine Verzinsung von 4 % des späteren Preises festgesetzt, so sehe ich darin Stundungs- bzw. Verzugszinsen. Gerade der Umstand, daß sich diese Zinsen nach dem später festzusetzenden Kaufpreis richten, zeigt, daß man einig ist über die mindestens zu erwerbende Fläche, nämlich mindestens den Teil, den die Reichsautobahnen in Besitz nehmen. In diesem Punkte kann ich der älteren Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs nicht zustimmen. Die Möglichkeit, die 4prozentige Verzinsung auch als Stundungszinsen anzusehen, hat auch der Reichsfinanzhof in der oben erwähnten Entscheidung zugegeben, aber wegen der besonderen Umstände eine andere Auslegung gewählt. Soll es nach der im Steuerrecht gebotenen wirtschaftlichen Auslegung noch z. B. Miete sein, wenn der Besitzer das Haus abreißt und das Grundstück zu einer Kraftfahrbahn umgestaltet? Miete ist an sich nur eine „Gebrauchsüberlassung auf Zeit". Das in Besitz genommene Haus wird aber nicht „auf Zeit", d. h. bis die Einigung über den Kaufpreis erzielt ist, „gebraucht", sondern durch Abreißen „verbraucht", und zwar für immer. Haben die Reichsautobahnen den Willen, diese Grundstücke in Eigenbesitz zu nehmen, so wäre zu erwägen, ob man dieser Absicht nicht auch vertraglich eine eindeutige Formulierung geben würde. Es steht rechtlich auch nichts im Wege, daß im Wege einer Verwaltungsvorschrift im Sinne von § 12 RAO. der Reichsminister der Finanzen diese Frage autoritativ entscheidet. Im Interesse einer klaren Entscheidung wäre eine solche Klarstellung durchaus erwünscht. Meines Erachtens spricht auch die moderne Auffassung von dem Wesen des Staates und der öffentlich-recht-

lichen Körperschaften in solchen Fällen für Eigenbesitz. Ich empfinde es als widersinnig, so zu folgern, die fertigen Straßen des Führers seien zwar öffentliche Verkehrswege, ständen aber, soweit sie noch nicht im formellen Eigentum der Reichsautobahnen stehen, nur in deren Fremdbesitz. Der Besitzwille ist meines Erachtens der gleiche bei den Reichsautobahnen, ob die Reichsautobahnen sich mit oder gegen den Willen des Eigentümers in den notwendigen Besitz setzen; dann kann es aber auch keinen rechtlichen Unterschied machen, ob man sich über die zu erwerbende Fläche bis auf den letzten Quadratmeter und über den Preis geeinigt hat und ob die formelle Umschreibung oder der Enteignungsbeschluß schon vorliegt.

Die Hauptbedeutung der Feststellung des wirtschaftlichen Eigentums liegt neben gewissen Reichssteuern, die sich nach dem Einheitswert richten, z. B. Vermögenssteuer, besonders bei den noch landesrechtlichen Grundsteuern, insbesondere wenn im ganzen Reich ab 1. April 1937 der Einheitswert Bemessungsmaßstab wird.

Wie ist es in dieser Hinsicht bei der heutigen preuß. Grundvermögenssteuer, die sich zur Zeit noch nicht nach dem Einheitswert richtet? § 11 Ziff. 4 a.a.O. gilt allgemein auch für die Landessteuern und Gemeindesteuern, soweit „nichts anderes bestimmt ist". Diese andere Bestimmung kann daher auch in einem Landesgesetz enthalten sein. Ob eine solche andere Bestimmung zeitlich jünger oder älter ist als die Bestimmung des § 11 Ziff. 4 a.a.O., ist rechtlich unerheblich. Das preußische Oberverwaltungsgericht hat sich in ständiger Rechtsprechung auf den Standpunkt gestellt, daß Eigentümer im Sinne des § 4 des preuß. Grundvermögenssteuergesetzes der juristische Eigentümer sei. Dies gehe daraus hervor, daß es keine allgemeine Bestimmung auch für Landessteuern gebe, die die Maßgeblichkeit des wirtschaftlichen Eigentums ausspräche. Dieser Grund wäre an sich durch § 11 Ziff. 4 überholt, wonach die Auslegung „Eigentümer" als wirtschaftlicher Eigentümer durchaus möglich wäre. So bestimmt das preußische Gesetz über die Verlängerung der Geltungsdauer und die Änderung von Steuergesetzen ausdrücklich, daß die Vorschriften der §§ 1 bis 19 des Steueranpassungsgesetzes vom 16. Oktober 1934, soweit sie nicht ausdrücklich nur für bestimmte Steuern getroffen sind, auch für die preußischen Staats- und Gemeindesteuern gelten (Preuß. Gesetzessammlung 1934 S. 465 ff.). Aber der weiter vom Oberverwaltungsgericht angeführte Grund erscheint auch heute noch zutreffend, daß in § 4 des preußischen Grundvermögenssteuergesetzes auch andere bürgerlichrechtliche Begriffe verwandt würden. Es seien daher solche Ausdrücke dann auch im bürgerlich-rechtlichen Sinne auszulegen. Im einzelnen

sei auf die Veröffentlichung der grundsätzlichen Entscheidung vom 14. Oktober 1930 VI. D. 312. 28 verwiesen (OVG. Bd. 87 S. 9). Die neueste Kommentierung zur preußischen Grundvermögenssteuer im Kartei-Handbuch des Steuerrechts geht auch davon aus, daß Steuerschuldner für das Grundstück gemäß § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Erhebung einer vorläufigen Steuer vom Grundvermögen vom 14. Februar 1923 (Preuß. Gesetzessammlung 1923 S. 29) nur der juristische Eigentümer ist. Ganz zweifelsfrei ist allerdings diese Ansicht nicht, jedoch dürfte sie sich auch in der Praxis nach Erlaß des Steueranpassungsgesetzes durchsetzen. Da aber das Preuß. Grundvermögenssteuergesetz voraussichtlich auch ab 1. April 1937 durch eine neue reichsrechtliche Regelung ersetzt werden wird, die dann sicher ebenfalls den wirtschaftlichen Eigentümer als Steuerschuldner bestimmen wird, dürfte diese Vorschrift auch für den Grundstückserwerb in Preußen von Bedeutung sein, so daß dann der Vorbesitzer für die Zeit nach seiner Besitzüberlassung an die Reichsautobahnen nicht mehr grundsteuerpflichtig wäre. Dann hätte der Vorbesitzer auch keinen Schaden in grundsteuerrechtlicher Beziehung, der ihm von den Reichsautobahnen ersetzt werden müßte.

In den übrigen Ländern ist auch heute schon zum Teil der wirtschaftliche Eigentümer Steuerschuldner. Dies gilt insbesondere für die Länder, in denen das Grundsteuerrahmengesetz (GrRG.) vom 1. Dezember 1930 (Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Dezember 1930, Dritter Teil, Kapitel II — RGBl. I S. 531) bereits eingeführt ist oder vor der zum 1. April 1937 zu erwartenden reichsrechtlichen Regelung noch eingeführt wird. Zur Zeit ist es nur in Mecklenburg in Kraft gesetzt. Auch dieses Grundsteuerrahmengesetz bestimmt, im Wortlaut also insofern mit dem preuß. Gesetz übereinstimmend, den „Eigentümer" als Steuerschuldner (§ 5 Abs. 1 S. 1 GrRG.). Da sich aber hier die Schuld nach § 7 GrRG. nach dem Einheitswert richtet, für den bereits vor dem Inkrafttreten des Steueranpassungsgesetzes vom 16. Oktober 1934 gemäß § 98 Abs. 1 RAO. das wirtschaftliche Eigentum maßgebend war, so ist auch im Sinne von § 5 Abs. 1 S. 1 a. a. O. der Steuerschuldner der wirtschaftliche Eigentümer. Dies folgt daraus, wie der Reichsfinanzhof in der Entscheidung vom 27. September 1934 IV A 45/34 — veröffentlicht im Reichssteuerblatt 1934 S. 1531 = Amtl. Sammlung RFH. Bd. 37 S. 50 — ausführt, weil es nicht möglich sei, daß derjenige, dem gegenüber der Einheitswert festgestellt werde, eine andere Person sei als der Steuerschuldner, wenn der Einheitswert Besteuerungsgrundlage ist.

b) Für bäuerliche und landwirtschaftliche Betriebe ist eine Abgabe an den Reichsnährstand zu entrichten. Auch hier taucht die Frage auf, ob der formelle Grundstückseigentümer, dem die Bewirtschaftung durch die Inbesitznahme seiner Grundstücke auf diesen Grundstücken unmöglich geworden ist, noch bis zur grundbuchmäßigen Umschreibung auf das Unternehmen Reichsautobahnen diese Beiträge noch weiter an den Reichsnährstand leisten muß. Die Reichsnährstandabgabe ist keine Steuer. Daher wären an sich die Grundsätze des Steueranpassungsgesetzes vom 16. Oktober 1934 über das wirtschaftliche Eigentum nicht anwendbar. Die Beitragsordnung des Reichsnährstandes für die bäuerlichen und landwirtschaftlichen Betriebe für das Rechnungsjahr 1935 vom 25. September 1935 (veröffentlicht in Reichssteuerblatt 1935 S. 1227 ff.) bestimmt aber in § 4 Absatz 1 gleichlautend mit § 4 Abs. 1 der Beitragsordnung für 1936 (Reichssteuerblatt 1936 S. 843): „Schuldner des Beitrags sind diejenigen, die am 1. Januar 1935 (1936) Eigentümer des bäuerlichen oder landwirtschaftlichen Betriebes . . . . waren. Die Vorschriften in § 11 Ziffer 1 bis 4 des Steueranpassungsgesetzes vom 16. Oktober 1934 über die Zurechnung von Wirtschaftsgütern bei der Besteuerung sind anzuwenden."

Hatten also am 1. Januar 1935 (1936) die Reichsautobahnen landwirtschaftlich genutzte Flächen in Eigenbesitz, so wäre der Vorbesitzer, auch wenn er noch grundbuchmäßiger Eigentümer an diesem Tage war, für diese Flächen nicht mehr beitragspflichtig zum Reichsnährstand. Dann könnte er auch von den Reichsautobahnen hierfür keine Entschädigung verlangen.

Es erhebt sich nun die weitere Frage, ob die Reichsautobahnen für diese in Besitz genommenen Flächen als „Eigentümer" beitragspflichtig sind. Würde eine solche Pflicht bejaht werden müssen, so läge nur eine Verschiebung der Beitragspflicht, aber keine Ersparnismöglichkeit vor.

Da die Abgabe zum Reichsnährstand keine Steuer ist, kommt eine Freistellung der Reichsautobahnen auf Grund § 10 der ersten Durchführungsverordnung zum Reichsautobahnengesetz nicht in Frage. Die Freiheit der Reichsautobahnen von diesem Reichsnährstandsbeitrag ergibt sich aber meines Erachtens aus folgenden Bestimmungen: In § 4 der ersten Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichsnährstandes vom 8. Dezember 1933 (RGBl. 1933 I S. 1060) ist der Kreis der Angehörigen des Reichsnährstandes grundsätzlich umschrieben. Danach umfaßt der Reichsnährstand u. a. alle, die im deutschen Reich als Eigentümer, Eigenbesitzer, Eigenberechtigte, Nutznießer, Verpächter und Pächter bäuerlicher oder landwirtschaftlicher Betriebe . . . . tätig

sind. Nach § 5 ebenda umfaßt die Landwirtschaft i. S. dieser Verordnung die Bodenbewirtschaftung und die mit der Bodenbewirtschaftung verbundene Tierhaltung zur Gewinnung pflanzlicher und tierischer Erzeugnisse, insbesondere den Ackerbau, die Wiesen- und Weidewirtschaft, die Forstwirtschaft, den Gartenbau, den Weinbau, die Fischerei usw.

§ 12 Ziff. 2 Abs. 1 dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Ersten Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichsnährstandes vom 26. April 1935 (RGBl. 1935 I S. 582) bestimmt, daß der Reichsnährstand zur Durchführung seiner Aufgaben, soweit die Kosten nicht durch andere Einnahmen gedeckt werden, Beiträge nach Maßgabe einer Beitragsordnung erhebt, die der Reichsbauernführer erläßt. Abs. 2 ebenda bezeichnet als beitragspflichtig u. a. die in § 4 der Ersten Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichsnährstandes vom 8. Dez. 1933 bezeichneten Angehörigen des Reichsnährstandes. Nach Abs. 3 ist die Beitragspflicht den öffentlichen Lasten gleichzuachten.

Die Reichsautobahnen sind aber nicht Angehörige des Reichsnährstandes, da sie weder Land- noch Forstwirtschaft betreiben, sie sind meines Erachtens daher auch nicht persönlich beitragspflichtig für den Reichsnährstand. Insoweit liegt daher eine Abweichung von der Reichsnährstandsbeitragspflicht der Deutschen Reichsbahn vor.

3. a) Die Beziehungen zwischen der Bewertung der Grundstücke und der Höhe der Enteignungsentschädigung sind noch wenig geklärt. Im allgemeinen wird vielfach der Standpunkt vertreten, die Bewertung auf Grund des Reichsbewertungsgesetzes sei nur für die Steuern und in den meisten Ländern noch für die Höhe des Beitrages zum Reichsnährstand von Bedeutung, müsse aber bei der Höhe einer Enteignungsentschädigung völlig ausscheiden. Der häufig vorgetragene Grund, die Ergebnisse der Einheitsbewertung seien auch, soweit sie auf den gemeinen Wert abzielten, veraltet, kann nicht als unbedingt durchschlagend anerkannt werden, da die Einheitswerte noch auf den 1. Januar 1935 neu festgestellt worden sind. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb in den Fällen, in denen für die Entschädigung der gemeine Wert in Betracht kommt, nicht auf die Einheitsbewertung zurückgegriffen werden kann, wenn diese ebenfalls auf dem gemeinen Wert beruht. Der gemeine Wert im Sinne von § 10 Abs. 2 des Reichsbewertungsgesetzes vom 16. Oktober 1934 (RBewG.) — RGBl. 1934 I S. 1035, Begründung in Reichssteuerblatt 1935 S. 161 ff. — „wird durch den Preis bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsguts bei einer Veräußerung zu erzielen wäre. Dabei sind alle Umstände, die den Preis beeinflussen, zu berücksichtigen. Ungewöhn-

liche oder persönliche Verhältnisse sind nicht zu berücksichtigen". Von den Grundstücken werden z. B. mit dem gemeinen Wert bewertet die Geschäftsgrundstücke (z. B. Fabrik-, Hotel-, Warenhausgrundstücke), unbebaute Grundstücke (insbesondere Bauland). Der Einheitswert der landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen wird festgesetzt nach dem Ertragswert. Der Ertragswert ist zur Zeit mit Rücksicht auf den derzeitigen Zinsfuß abweichend von § 31 Abs. 2 RBewG. nicht das Fünfundzwanzigfache, sondern gemäß § 76 Abs. 3 der Durchführungsbestimmungen zum Reichsbewertungsgesetz (RBewDB.) vom 2. Februar 1935 (RGBl. 1935 I S. 81) das Achtzehnfache des Reinertrages. Das RBewG. bestimmt in § 31 Abs. 2, daß bei der Bemessung des Reinertrages, den der Betrieb seiner wirtschaftlichen Bestimmung gemäß im Durchschnitt der Jahre nachhaltig erbringen kann, davon auszugehen ist, daß der Betrieb unter gewöhnlichen Verhältnissen ordnungsmäßig, gemeinüblich und mit entlohnten Arbeitskräften bewirtschaftet wird. Außerdem ist zu unterstellen, daß der Betrieb schuldenfrei ist. In diesem Zusammenhang will ich nur als wesentlich darauf hinweisen, daß auch die Reichsautobahnen, wenn für die Entschädigung der Ertragswert maßgebend sein sollte, meines Erachtens nur mit dem Achtzehnfachen des Reinertrages zur Zeit diesen Ertragswert berechnen müssen, also nicht, wie es zuweilen versucht wird, dem Ertragswert einen höheren Multiplikator zugrunde legen brauchen. Auf die Gründe, weshalb gerade dieser Multiplikator zu wählen ist, komme ich unten bei der Behandlung der Umwegentschädigungen noch zurück.

Nicht zu verwechseln mit der Ertragswertberechnung ist die Bewertung gewisser bebauter Grundstücke mit dem Vielfachen der Jahresrohmiete (Begriff der Jahresrohmiete in § 34 RBewDB.). Von den bebauten Grundstücken werden nur die Mietwohngrundstücke und die gemischtgenutzten Grundstücke (über die Grundstückshauptgruppen und deren begriffliche Abgrenzung vgl. § 32 RBewDB.) mit dem Vielfachen der Jahresrohmiete bewertet. Diese Bewertung ist im Ergebnis auch die Ermittlung des gemeinen Wertes, denn der Vervielfältiger ist nicht 18, wie bei der Ertragswertberechnung, sondern ganz verschieden, und zwar meistens erheblich niedriger. Da die objektiven Werte dieser Mietwohngrundstücke in den einzelnen Teilen des Reiches ganz verschieden sind und die Bemessung nach dem Ertragswert nicht vorgenommen werden sollte, haben die Präsidenten der Landesfinanzämter auf Grund gesetzlichen Vorbehalts (s. jetzt § 91 Absätze 2 und 3 RBewDB.) besondere Bewertungsverordnungen erlassen, die im Reichsministerialblatt 1934 S. 785 bis 820 verkündet sind (abgedruckt auch in

Reichssteuerblatt 1934 S. 1641 bis 1678). Hiernach ist auch der Vervielfacher den örtlichen Verhältnissen angepaßt.

Zur Bedeutung der Einheitswerte auch für die von den Reichsautobahnen zu zahlende Entschädigung sei noch auf den Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 22. Dezember 1935 — S 3300—610 III, veröffentlicht in Reichssteuerblatt 1935 S. 1567 betr. Auswirkung der Einheitswerte des Grundbesitzes vom 1. Januar 1935 auf die Grundsteuer hingewiesen. Dort hat der Reichsfinanzminister darauf hingewiesen, daß die Werte zutreffend und gleichmäßig ermittelt werden müßten und die Rücksichtnahme auf die Grundsteuer unter keinen Umständen zu einer Verfälschung der Steuerwerte führen dürfe. Es müsse bei der Feststellung der Einheitswerte bedacht werden, daß die Einheitswerte nicht nur für die Grundsteuer, sondern auch für zahlreiche andere Steuern und Beiträge gelte und daß die Bedeutung der Einheitswerte über die steuerliche Seite weit hinausgehe. So würden die Einheitswerte z. B. der landwirtschaftlichen Schuldenregelung (Entschuldung) zugrunde gelegt, bei der Bemessung der Gerichts- und Notariatsgebühren berücksichtigt und bei Beleihungen, Verkäufen, Erbauseinandersetzungen, Entschädigungen für Enteignungen usw. oft zugrunde gelegt oder als Anhalt verwendet. In der Erläuterung zum Bewertungsgesetz von Gürsching in Kartei-Handbuch des Steuerrechts VI A I heißt es: „Allgemein läßt sich sagen, daß die Einheitswerte immer mehr, insbesondere auch bei Verkäufen und Beleihungen von Grundbesitz an Bedeutung gewinnen." Wenn die Reichsautobahnen also „angemessene" Entschädigung gewähren müssen, so könnte man daher nach den heute herrschenden Anschauungen viel eher auf den Einheitswert zurückgreifen als früher. Zuweilen behaupten Grundstückseigentümer, deren Land von den Reichsautobahnen für Zwecke der Kraftfahrbahnen benutzt werden muß, ihr zwar noch landwirtschaftlich genutztes Land sei Baugelände. Hierdurch wird versucht, einen höheren Veräußerungspreis zu erzielen. Aus den Kommentaren zu den Enteignungsgesetzen und der hierzu ergangenen Rechtsprechung ist eine begriffliche Klärung dieses Begriffes ersichtlich. Auch die Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs zum Reichsbewertungsgesetz kann hier manchen Fingerzeig geben. Die Ergebnisse der Einheitsbewertung durch die Finanzämter können daher unter Umständen auch für die Reichsautobahnen sehr wertvoll sein. In der Regel wird ein Grundstückseigentümer wegen der steuerlichen Auswirkungen kein allzu großes Interesse daran haben, daß sein landwirtschaftlich genutztes Grundstück als Bauland bewertet wird. Wenn nun dieses gleiche Grundstück einige Monate später an die Reichsautobahnen

veräußert werden muß, so behauptet bisweilen dieser Eigentümer den Reichsautobahnen gegenüber, sein Grundstück liege an der Straße oder er habe das Grundstück schon parzellieren lassen, um es für eine Siedlung zu verwenden, die Pläne lägen auch schon lange der zuständigen Behörde vor usw. Nun geht es natürlich nicht, daß jemand im nationalsozialistischen Staate einerseits der Steuerbehörde das gleiche Gelände als landwirtschaftliches Gelände bezeichnet und dann bei einer kurze Zeit später nötigen Veräußerung dieses Geländes als Baugelände bezahlt haben will. Um nun zu erkennen, als was das betreffende Grundstück bewertet ist und welche Behauptungen der Eigentümer aufgestellt hat, muß daher in Zweifelsfällen die Möglichkeit bestehen, die Einheitswertakten selbst einzusehen bzw. eine Auskunft des Finanzamts zu erhalten. Wie dies möglich ist, ist oben unter III 1 a dargelegt. Die Kenntnis n u r des Betrages des Einheitswertes kann unter Umständen mehr schaden als nützen. Es kann z. B. sein, daß der Eigentümer im Einheitswertfestsetzungsverfahren besondere Tatsachen angeführt hat, aus denen sich ergeben soll, daß der Einheitswert längst nicht dem gemeinen Wert entspräche, etwa weil das Gelände als Bauplatz nur geringen Wert habe u. dgl. Ist nun etwa der Einspruch des Eigentümers gegen die Einheitswertfestsetzung aus formellen Gründen, z. B. das Rechtsmittel ist zu spät eingelegt, erfolglos geblieben, würde der rechtskräftig festgesetzte Einheitswert allein ein ganz falsches Bild vermitteln, dagegen wäre die Kenntnis der vom Eigentümer behaupteten Tatsachen sehr wichtig. Ebenso kann auch der Inhalt der von den Pflichtigen für die Einheitswertermittlung ausgefüllten Fragebogen sehr wesentlich sein. Andererseits kann es auch sein, daß der Pflichtige, in dem Bestreben, sein Grundstück demnächst zu belasten oder zu verkaufen, dem Finanzamt gegenüber ganz falsche Behauptungen aufgestellt hat. Es bestehen zwar eine ganze Reihe von Runderlassen des Reichsministers der Finanzen, die die Mitteilung von Einheitswerten an andere Personen als die formellen Grundstückseigentümer zulassen. Für die Reichsautobahnen besteht ein solcher Erlaß meines Wissens nicht, ist aber wegen der anderen Möglichkeiten der Kenntnisnahme auch nicht nötig. Interessiert die Reichsautobahnen noch aus irgendeinem Grunde der Einheitswert 1931 — also der vorhergehende Feststellungszeitraum —, so gilt dafür eine Vereinfachung. Gemäß § 221 RAO. — jetzt aufgehoben — in Verbindung mit der Verordnung über die Offenlegung der Einheitswerte 1931 vom 25. Januar 1932 (RGBl. 1932 I S. 35) wurden damals die Einheitswerte „offengelegt", also nicht als Einheitswertbescheide zugestellt. Durch den Runderlaß des Reichsministers der Finanzen vom 22. Februar 1932 (Reichssteuerblatt 1932 S. 193) und vom

10. Juni 1932 (Reichssteuerblatt 1932 S. 556) ist auch noch jetzt für jedermann die Möglichkeit gegeben, ohne Darlegung eines sachlich gerechtfertigten Interesses gegen Zahlung einer Gebühr von 1 RM diese Einheitswerte 1931 zu erfahren. Eine gleiche Regelung ist für die Einheitswerte 1935 nicht getroffen. Die Mitteilung an Privatpersonen, auch wenn diese ernsthaft Kaufliebhaber wären, würde wegen des Grundsatzes des Steuergeheimnisses (§§ 22 und 412 RAO.) unzulässig sein (vgl. Reinhardt in Deutsche Steuer-Zeitung 1935 S. 402).

b) Zuweilen kommen die Reichsautobahnen in die Lage, besonders wenn der Grunderwerb nicht im Umlegungs-(Flurbereinigungs-)verfahren erfolgt, Entschädigungen für Umwege und Wirtschaftserschwernisse zahlen zu müssen. Hierbei wird zunächst ausgerechnet, wieviel dies für ein Jahr ausmacht, und dann wird diese Summe kapitalisiert. Mit welcher Summe ist nun dieser jährliche Grundbetrag zu vervielfachen? Ginge man von einer Verzinsung von 4 % aus, so würde der Vervielfacher 25 und bei einer Verzinsung von 5 % noch 20 sein. Solche hohen Multiplikationen halte ich nicht für berechtigt. Zwar geht auch das Reichsbewertungsgesetz (RBewG.) vom 16. Oktober 1934 für die Fälle, in denen ein Kapitalwert bzw. ein Ertragswert maßgebend ist, grundsätzlich von einem Vervielfältiger von 25 entsprechend einem Zinsfuß von 4 % aus. In § 78 des Reichsbewertungsgesetzes heißt es aber: „Solange der übliche Zinssatz für gesicherte langfristige Kredite den Satz von 4 % noch wesentlich übersteigt, kann der Reichsminister der Finanzen bestimmen, von welchem Zinssatz abweichend von § 14 Absatz 3, § 15 Absatz 1 und § 17 Absatz 1 auszugehen ist und mit welcher Zahl demgemäß in den Fällen des § 15 Absätze 1 und 2, § 16, § 31 Abs. 2 zu vervielfältigen ist." Von dieser Ermächtigung hat der Reichsfinanzminister in den Durchführungsbestimmungen zum Reichsbewertungsgesetz (RBewDB.) Gebrauch gemacht. Unter der Überschrift „Berücksichtigung der gegenwärtigen Zinsverhältnisse" ist in § 75 der Zinssatz auf 5½ % und in § 76 Abs. 3 die Zahl, mit der in den Fällen des § 31 Abs. 2 des Gesetzes zur Ermittlung des Ertragswertes der Reinertrag zu vervielfachen ist, auf 18 festgesetzt. § 17 Abs. 1 EBewG. bestimmt, daß der einjährige Betrag der Nutzung einer Geldsumme, wenn kein anderer Wert feststeht, zu 4 % anzunehmen ist. Auch diese Zahl ist in § 75 RBewDB. auf 5½ festgesetzt. Immerwährende Nutzungen sind nach § 15 Abs. 2 RBewG. mit dem Fünfundzwanzigfachen des Jahreswertes zu bewerten. Auch dieser Vervielfältiger ist in § 76 Abs. 1 Ziff. 2 auf 18 herabgesetzt. Diese Bestimmungen über die Berechnung eines Kapitalwertes und eines Ertragswertes sind auch für die Reichsautobahnen von größter Wichtigkeit. Ich sehe in diesen Be-

stimmungen den Ausdruck des allgemeinen Gedankens, daß zur Zeit der normale Zinssatz für langfristige, gesicherte Kredite 5½ ist. Denn auf dieser Voraussetzung basieren die Bestimmungen des Reichsbewertungsgesetzes. Es wäre eine untragbare Divergenz, wenn im Enteignungsrecht bei der Berechnung des Kapital- oder Ertragswertes von einem anderen Zinssatz bzw. Vervielfacher ausgegangen werden müßte als bei der Einheitsbewertung. Über den Vervielfacher ist in den Enteignungsvorschriften nichts Näheres gesagt. Es heißt nur, daß die Entschädigung „angemessen" sein müßte. Was angemessen ist, richtet sich nach der Volksanschauung. Wenn in einem anderen modernen Gesetz des dritten Reiches dieser Zinssatz für langfristige Kredite auf 5½ festgesetzt ist, so ist das nach der Meinung des Gesetzgebers zur Zeit der normale Zinssatz für langfristige Kredite. Dieser Zinssatz soll den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen, um für die Einheitsbewertung den richtigen Kapital- bzw. Ertragswert festzustellen. Dies ist auch für die Steuerberechnung noch besonders wichtig, weil sich voraussichtlich ab 1. April 1937 die Grundsteuer im ganzen Reich nach den Einheitswerten richten wird. Ich bin daher der Ansicht, daß man aus den erwähnten Vorschriften des Reichsbewertungsgesetzes und der Durchführungsbestimmungen einen allgemein gültigen Satz dahin erkennen kann, daß der normale Zinssatz für langfristige gesicherte Kredite zur Zeit 5½ % ist und entsprechend der Kapitalwert von immerwährenden Nutzungen bzw. der Ertragswert das Achtzehnfache der jährlichen Nutzung bzw. des jährlichen Reinertrages ist. Nur so wird meines Erachtens hier die Kontinuität der verschiedenen Rechtsgebiete gewahrt.

Hieraus folgt, daß die Reichsautobahnen bei Entschädigungen für Umwege in einer Kapitalsumme von dem Achtzehnfachen des jährlichen durch die Umwege bzw. Wirtschaftserschwernisse entstehenden Mehraufwands ausgehen müssen.

Auf zwei Einwände, die man gegen diese rechtliche Konstruktion geltend machen könnte, sei noch kurz eingegangen. Man wird in erster Linie einwenden, zur Zeit sei doch der Zinssatz nach der durchgeführten Zinssenkung keineswegs mehr 5½, sondern etwa 4½. Dieser Einwand ist meines Erachtens verfehlt, denn es sind nur teilweise, z. B. für Schuldverschreibungen usw., die Zinssätze gesenkt, also keineswegs allgemein. Als Gegeneinwand könnte man darauf hinweisen, daß z. B. noch heute die börsenfähigen Reichsbahn-Vorzugsaktien mit 7 % jährlich verzinst werden. Unter gesicherten langfristigen Krediten sind ja nicht nur die öffentlichen Schuldverschreibungen zu verstehen, sondern auch z. B. der Hypothekenmarkt. Es ist heute noch durchaus möglich, Hypotheken an gesicherter Rangstelle, zumal wenn

sie langfristig gegeben werden, mit 5½ % unterzubringen (s. auch Art. 1 der Ersten Verordnung des Gesetzes über Hypothekenzinsen vom 2. Juli 1936 (RGBl. I S. 36). Die Durchführungsbestimmungen zum Reichsbewertungsgesetz. die diesen Zinssatz von 5½ % als normal für gesicherte langfristige Kredite ansehen, stammen auch aus jüngster Zeit, als die Zinssenkung gewisser öffentlich-rechtlicher Forderungen schon zum Teil bekannt gemacht war. Da diese Bestimmungen bis heute vom Reichsminister der Finanzen nicht geändert worden sind, ist ohne weiteres davon auszugehen, daß der Reichsfinanzminister auch heute noch der Ansicht ist, daß dieser Normalzinssatz 5½ % ist. Dieser Ansicht werden sich die Reichsautobahnen bzw. die Enteignungsbehörden anschließen können. Sollte auf diesem Wege keine einheitliche Praxis erzielt werden können, so bliebe noch die Möglichkeit offen, daß der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen in Richtlinien für die Bemessung der im Enteignungs- und Umlegungsverfahren zu zahlenden Entschädigung gemäß § 9 d des Reichsautobahngesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 18. Dezember 1933 solche Grundsätze aufstellt.

Als weiterer Einwand könnte versucht werden geltend zu machen, man dürfe hier nicht den Zinssatz für gesicherte l a n g fristige Kredite zugrunde legen, sondern den normalen Zinssatz für k u r z fristige Kredite, also etwa 4 %. Es werde ja auch die nach dem Enteignungsrecht zu gewährende Entschädigung für das Grundstück selbst mit 4 % und nicht mit 5½ % seit der Besitzübertragung bis zur Auszahlung der Entschädigung verzinst. Gleiches müsse daher auch für die Umwegsentschädigung gelten. Auch das ist kein stichhaltiger Einwand. Zwar geht das BGB. in § 246 von einer 4prozentigen Verzinsung aus und z. B. § 36 Absatz 2 des Preußischen Enteignungsgesetzes mit Artikel 10 des Preußischen Ausführungsgesetzes zum BGB. bestimmt, daß die Entschädigungssumme in Ermangelung abweichender Vertragsbestimmungen von dem Unternehmer mit 4 % vom Tage der Enteignung — nach den Verträgen regelmäßig vom Tage der Besitzübertragung — an verzinst wird, soweit sie zu dieser Zeit nicht bezahlt oder in Gemäßheit von § 37 hinterlegt ist. Bei einem solchen Einwand ist das Wesen der beiden Schuldarten nicht richtig erkannt. Bei einer Schuld nach dem BGB. und der Entschädigungssumme nach dem Enteignungsgesetz wegen Entschädigung für ein enteignetes Grundstück handelt es sich um eine u r s p r ü n g l i c h e Kapitalschuld. Diese Kapitalschuld, die zur Zeit des Schadenseintritts f ä l l i g war, konnte nur nicht ausgezahlt werden, weil über die Höhe etwa noch ein Rechtsstreit schwebte. Diese Verzinsung ist daher begrifflich begründet auf Verzug, weil die Summe, die jedoch aus irgendwelchen Gründen noch nicht feststand, an

sich begrifflich mit dem Enteignungsbeschluß bzw. der Inbesitznahme, also dem Eintritt des Schadens, fällig wurde. Wenn die Reichsautobahnen für die Kraftfahrbahnen ein Grundstück benötigen und dieses in Eigenbesitz nehmen, ist es praktisch endgültig für den bisherigen Eigentümer verloren. Daraus folgt begrifflich, daß die Reichsautobahnen eigentlich gleichzeitig den „Kaufpreis", also die Entschädigung, zahlen müßten. Dieser Betrag wird also als ursprüngliche Kapitalschuld geschuldet. Ob diese Kapitalschuld auf der Berechnung des gemeinen Wertes oder einer Ertragsberechnung beruht, ist für diese Verzinsung rechtlich unerheblich. Auch die kapitalisierte Umwegentschädigung müßte nach dem Gesetz bzw. Vertrag von dem Zeitpunkt des Enteignungsbeschlusses bzw. der Inbesitznahme an mit 4% verzinst werden. Diese Frage liegt aber auf einer ganz anderen rechtlichen Ebene als die Frage, wie die Vervielfachung selbst zu geschehen hat. Wenn der Multiplikator zu suchen ist, mit dem die jährliche Wirtschaftserschwernis bzw. der jährliche Reinertrag zu vervielfachen ist, so scheidet jeder begriffliche Zusammenhang mit dem Wesen des Verzuges aus. Weshalb nun wird bei der Berechnung des Kapitalwertes der Umwegentschädigung bzw. bei der Ertragswertberechnung eines Grundstücks von dem Zinssatz für gesicherte langfristige Kredite ausgegangen? Das Gesetz spricht von „angemessener" Entschädigung. Dieses Wort „angemessen" läßt in der Bemessung der Höhe einen gewissen Spielraum. Die oberste Grenze wäre jedenfalls voller Schadensersatz. Hierbei müßte der Zustand hergestellt werden, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre (§ 249 BGB). Da Naturalrestitution nicht möglich ist, muß also der Ausgleich in Geld erfolgen. Hieraus folgt: der A muß in jedem Jahre wegen der Durchschneidung seiner Grundstücke und der hierdurch bedingten schwierigeren Erreichungsmöglichkeit (Umwege) dieser Grundstücke ein Pferd und einen Knecht mehr halten, um denselben Erfolg bei der Bewirtschaftung seiner Grundstücke wie früher zu haben. Den Erfolg hat der A aber nur einmal im Jahre, also nicht im voraus für mehrere Jahre. An sich brauchte der Schaden begrifflich also nur jedesmal nach Eintritt des Schadens, also in jedem Jahre einmal, bezahlt zu werden, also z. B. jedes Jahr für die Dauer dieses Zustandes also eventuell hundert Jahre und noch mehr jedes Jahr 500 RM. Jetzt soll aber diese Schuld, wenn die Dauer des Schadens immerwährend ist, auf einmal abgezahlt werden, also als Kapital dem Geschädigten gegeben werden. Dieses Kapital soll also der Geschädigte so langfristig wie möglich anlegen. Die hieraus zu ziehenden Zinsen sollen in der Höhe dem jährlichen Mehraufwand entsprechen. Das Kapital selbst soll nicht in Anspruch genommen wer-

den, sondern nur die Zinsen, aus denen dann auch noch nach hundert Jahren der noch eventuell weiter bestehende Schaden gedeckt werden kann. Daher ist bei der Höhe des Vervielfältigers von einem Zinssatz von 5½ für langfristige Kredite auszugehen und dementsprechend der Vervielfältiger auf 18 festzustellen. Unerheblich ist auch der Einwand, zur Zeit sei der Zinsfuß für gesicherte langfristige Kredite noch 5½ %, aber nach der zur Zeit herrschenden Tendenz würde er mit der Zeit sicher heruntergehen. Es kann aber bei der Bemessung der Entschädigung nur von den zur Zeit herrschenden Verhältnissen ausgegangen werden. Der Geschädigte trägt insofern vielleicht die Gefahr, daß die aus dem Kapital zu ziehenden Zinsen bei einer Herabsetzung nicht mehr den vollen Schaden decken, andererseits kann es aber auch umgekehrt sein, daß der Zinsfuß auch höher wird. In diesem Fall hätte er den Vorteil, ohne daß ein Rückforderungsanspruch der Reichsautobahnen bestehen würde. Die gleichen Grundsätze gelten naturgemäß auch für die Höhe der Ertragsberechnung.

Von besonders großer Bedeutung werden in Zukunft für die Reichsautobahnen noch die Ergebnisse der zur Zeit durchgeführten Reichsbodenschätzung sein. Hier sei nur auf die gesetzlichen Bestimmungen hingewiesen. Es sind zu beachten das Bodenschätzungsgesetz vom 16. Oktober 1934 (RGBl. 1934 I 1050), die Durchführungsbestimmungen zum Bodenschätzungsgesetz vom 12. Februar 1935 (RGBl. 1935 I S. 198) und die Verordnung über die Offenlegung der Ergebnisse der Bodenschätzung vom 31. Januar 1936 (RGBl. 1936 I S. 120). Die amtliche Begründung zu diesem Gesetz ist im Reichssteuerblatt 1935 S. 301 veröffentlicht.

IV.

Nach § 10 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. 1933 II S. 521) sind die Reichsautobahnen von jeder direkten Steuer auf Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden und anderer öffentlichen Körperschaften befreit[1].

Die Wiedereinführung des Begriffes „direkte Steuern" in ein innerdeutsches Gesetz ist neu. Im allgemeinen findet sich dieser Ausdruck nur in gesetzlichen Bestimmungen der neueren Zeit, die irgendwelche steuerliche Beziehungen mit dem Ausland regeln. Es sei auf die zahlreichen Abkommen mit ausländischen Mächten zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern hinge-

[1] Vgl. auch § 14 des Reichsbahngesetzes.

wiesen. Nach dem Runderlaß des Reichsministers der Finanzen vom 18. April 1935 (Reichssteuerblatt 1935 S. 673) sollen Personen, die aus außereuropäischen Staaten zur Olympiade 1936 nach Deutschland kommen, für ein Jahr nicht zu den direkten Steuern herangezogen werden. Über den Begriff der direkten Steuern gibt es verschiedene Auffassungen. Hierauf kann aber hier nicht näher eingegangen werden. In dem Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Finnland zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der direkten Steuern — ähnlich in anderen Doppelbesteuerungsabkommen, z. B. mit der Schweiz — sind hierüber einige Bestimmungen getroffen, die über den Rahmen dieses Gesetzes allgemeine Gültigkeit beanspruchen können (RGBl. 1936 II S. 28 ff.). In Artikel 1 Abs. 2 ebenda heißt es: „Als direkte Steuern im Sinne des gegenwärtigen Abkommens gelten solche Steuern, die auf der Grundlage der Gesetzgebung jedes der beiden Staaten unmittelbar von den Einkünften (Reineinkünften oder Roheinkünften) oder von dem Vermögen erhoben werden . . .". Nach Abs. 3 ebenda sind als direkte Steuern insbesondere anzusehen für die deutsche Gesetzgebung: die Einkommen-, Körperschafts-, Vermögens-, Grundsteuern, die Gebäude- und Gewerbesteuern und der Geldentwertungsausgleich bei bebauten Grundstücken. Es liegt in diesen Bestimmungen zwar keine allgemeingültige Begriffsbestimmung, doch genügen wohl die dort aufgeführten Angaben zur Feststellung, ob im Einzelfall eine direkte Steuer vorliegt oder nicht. Nicht allgemein bekannt sein dürfte, daß die Befreiung von den direkten Steuern für die Reichsautobahnen praktisch bereits zum Teil durchbrochen ist. So heißt es in § 4 Abs. 1 Ziff. 1 des Körperschaftssteuergesetzes vom 16. Oktober 1934 (RGBl. 1934 I S. 1031), daß das Unternehmen „Reichsautobahnen" von der Körperschaftssteuer befreit ist. Doch heißt es in Abs. 2 ebenda, daß die Befreiungen des Abs. 1 nicht anzuwenden sind, soweit die inländischen Einkünfte dem Steuerabzug unterliegen. Durch die Nichtanwendung der grundsätzlich bestehenden Befreiungsvorschrift beim Steuerabzug ist praktisch eine Ausnahmeregelung geschaffen. Diese Bestimmung des § 4 KStG. geht als jüngeres steuerrechtliches Spezialgesetz der allgemeinen Bestimmung in § 10 a. a. O. vor. Ein solcher Steuerabzug kann auch für die Reichsautobahnen bei gewissen Kapitalerträgen (insbesondere Dividenden) unter Umständen praktische Bedeutung gewinnen. Diese Einschränkung beruht auf dem vor etlichen Jahren zum Zwecke der Verwaltungsvereinfachung eingeführten steuerrechtlichen Prinzip, daß rechtmäßig einbehaltene Steuerabzugsbeträge grundsätzlich nicht erstattet werden (vgl. Notverordnung vom 5. Juni 1931 4. Kapitel I § 1 und jetzt auch § 47 Abs. 3 Satz 2 des Ein-

kommensteuergesetzes von 1934). Im übrigen bleibt natürlich der reichsrechtliche Grundsatz der Befreiung von direkten Steuern bestehen. Gleichlautende Bestimmungen in Landessteuergesetzen haben daher nur rechtserklärende, aber keine rechtsbegründende Wirkung, wie dies z. B. sehr klar auch aus der Vollzugsbekanntmachung zum bayrischen Gewerbesteuergesetz vom 3. Juni 1935 hervorgeht, wo es in § 2 Abs. 2 Ziff. 3 heißt: „Das Unternehmen ‚Reichsautobahnen' ist hinsichtlich des Baues und Betriebs eines Netzes von Kraftfahrbahnen durch § 10 der Verordnung vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 531) von der Gewerbesteuer und damit auch von den Umlagen zur Gewerbesteuer befreit."

V.

1. Die Kenntnis der steuerlichen Behandlung von Entschädigungen, die die Reichsautobahnen an die Veräußerer von Grundstücken usw. zahlen müssen, ist auch für die Reichsautobahnen von Interesse, da solche Fragen in der Praxis häufig auftauchen werden und die Steuerfreiheit oder Steuerpflicht dieser Beträge auch für die Entschädigungsverhandlungen von Wichtigkeit sein kann. Es könnte z. B. ein Veräußerer so argumentieren: Das Grundstück, das ich für die Kraftfahrbahnen hergeben muß, ist so und soviel wert, da ich außerdem von dem Erlös noch Einkommensteuer zahlen muß, ist mein Schaden, den ich erleide durch Hingabe des Grundstücks gegen Entschädigung in Höhe seines objektiven Wertes so groß wie die von dem Erlös zu zahlende Steuer. Wenn in solchen Fällen der Veräußerer dahin aufgeklärt werden kann, daß hier gar keine Einkommensteuer in Betracht kommen kann, so wird hierdurch die Einigung über den Preis leichter möglich sein. Es tauchen hier eine Fülle von Einzelfragen auf, die ich aber nur teilweise kurz andeuten kann.

a) Ich gehe von dem häufigsten Fall aus, daß ein Bauer oder ein Landwirt seine land- oder forstwirtschaftlichen Grundstücke zum Teil gegen Geldentschädigung hergeben muß. Hier ist die erste Frage, ob ein „Gewinn" vorliegt, da bei den Einkünften aus Land- und Forstwirtschaft der „Gewinn" — also nicht wie z. B. bei Einkünften aus Kapitalvermögen oder aus nichtselbständiger Arbeit der „Überschuß der Einnahmen über die Werbungskosten" — für die Besteuerung maßgebend ist. § 2 Abs. 4 Ziff. 1 Einkommensteuergesetz vom 16. Oktober 1934 (im folgenden EStG.) (RGBl. 1934 I S. 1005). Nach § 4 EStG. ist der Gewinn „der Unterschiedsbetrag zwischen dem Betriebsvermögen am Schluß des Wirtschaftsjahres und dem Betriebsvermögen am Schluß des voraufgegangenen Wirtschaftsjahres . . . . Der Wert des Grund und Bodens, der zum Anlagevermögen gehört, bleibt außer Ansatz". Aus diesem

letzten Satz folgt, daß der Veräußerungspreis nicht als Gewinn angesehen werden kann. Der nackte Grund und Boden — anders bei den Gebäuden —, der beim Landwirt zum Anlagevermögen gehört, bleibt außer Ansatz, d. h. er erscheint nicht in der Anfangs- und nicht in der Endbilanz, sein Schicksal durch Wertminderung oder durch Veräußerung tritt also auch nicht bilanzmäßig in Erscheinung. Es wird daher, steuerrechtlich gesehen, durch die Veräußerung auch keine Betriebseinnahme geschaffen. Der Veräußerungserlös ist daher kein Gewinn aus Landwirtschaft. Inwieweit hier unter Umständen doch noch eine Einkommensteuerpflicht aus „Spekulationsgewinn" in Betracht kommen kann, wird unten noch zu erörtern sein. Nun kann es vorkommen, daß die Reichsautobahnen den Veräußerungspreis nicht sofort bezahlen, etwa weil das Grundstück erst neu vermessen wird. In diesem Falle werden die Reichsautobahnen 4% Verzugszinsen zahlen. Der Veräußerungspreis ist für den Veräußerer sogenanntes Kapitalvermögen. Bekommt er z. B. 10 000 RM Zug um Zug und legt das Geld auf die Bank, so erhält er Zinsen daraus. Diese Zinsen sind „Einnahmen aus Kapitalvermögen" und als solche steuerpflichtig. Genau so ist es mit den Verzugszinsen, die die Reichsautobahnen ihm unter Umständen zahlen. Eine Abwälzung kommt nicht in Frage, denn der Veräußerer könnte ja auch nicht, wenn der Preis sofort gezahlt wäre, die von den Bankzinsen fälligen Steuern auf die Reichsautobahnen als „Schadenersatz" abwälzen. Würde ein solcher Landwirt wegen der Höhe der ihm zustehenden Entschädigung noch einen Prozeß führen, so wären die ihm zur Last fallenden Prozeßkosten, soweit sie den Veräußerungspreis, also die Kapitalsumme betreffen, nicht als Betriebsausgaben über Unkostenkonto abzugsfähig. Die Prozeßkosten, soweit sie die Verzugszinsen betreffen, stehen in Zusammenhang mit einer steuerpflichtigen Einnahme (vgl. RFH. Urteil vom 5. Juli 1933 — VI A 1982/32 in Reichssteuerblatt 1933 S. 1053 —). Sie sind, da es sich bei den Verzugzinsen um Einkünfte aus Kapitalvermögen handelt, als Werbungskosten abzugsfähig.

Die Geldentschädigungen für Umwege und Wirtschaftserschwernisse bei landwirtschaftlichen Betrieben sind eine landwirtschaftliche Betriebseinnahme. Da aber dieser Einnahme, die also in der Bilanz als Aktivposten steht, die dauernden Nachteile des Betriebes gegenüberstehen, müssen auch diese irgendwie berücksichtigt werden, denn sonst würde kein zutreffendes Gewinnergebnis herauskommen. In diesen Fällen erfordert der Gewinnbegriff (§ 4 a. a. O.) die Richtigstellung der Einahmen durch einen entsprechenden Passivposten (RFH. Bd. 35 S. 242 ff. = Reichssteuerblatt 1934 S. 569). Das gleiche hat

zu gelten, wenn außer den Wirtschaftserschwernissen durch die Entschädigung auch Nachteile ausgeglichen werden sollen, die der Veräußerer dadurch erleidet, daß er in der Folgezeit infolge Erschwerung des Betriebs geringere Einnahmen erzielt (s. § 24 Ziff. 1a EStG.).

Eine Versteuerung gemäß § 14 EStG. bei den Entschädigungen für einzelne Grundstücke wird schon deshalb nicht in Frage kommen, weil es sich bei Weggabe einzelner landwirtschaftlicher Grundstücke nicht um die „Veräußerung oder Aufgabe eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebs oder Teilbetriebs" handelt; denn nur Gewinne aus Betriebsveräußerung bzw. Betriebsaufgabe gehören hierher. Wenn ein Bauer von 10 ha ½ ha landwirtschaftlich genutzten Boden abgeben muß, so gibt er auch keinen Teilbetrieb auf, denn ein solcher erfordert, daß der herausgenommene Teil eine gewisse selbständige Bedeutung hat, z. B. unter Umständen Veräußerung eines Vorwerks (s. für Gewerbe entsprechend § 16 EStG.). Sollte in Ausnahmefälen eine Besteuerung nach § 14 a. a. O. in Frage kommen, so wären insbesondere noch §§ 14 Abs. 2, 34 EStG. und § 16 der ersten Verordnung zur Durchführung des Einkommensteuergesetzes zu beachten.

In Ausnahmefällen wird auch eine Heranziehung von Teilen des Veräußerungspreises als sog. „Spekulationsgewinn" im Sinne von §§ 22 Abs. 2, 23 EStG. zur Einkommenbesteuerung möglich sein.

Ein solcher Spekulationsgewinn aus Veräußerung des Grund und Bodens ist begrifflich nur möglich bei Veräußerern, bei denen nach § 4 Abs. 1 EStG. der Grund und Boden außer Ansatz bleibt, also nicht etwa bei buchführungspflichtigen Kaufleuten, bei denen die Gewinnermittlung auf Grund des § 5 EStG. erfolgt (vgl. RFH. Urteil vom 28. April 1932 — VI A 2008/31 — in Reichssteuerblatt 1932 S. 682). Maßgebend für die Besteuerung als Spekulationsgeschäft ist nicht eine Spekulationsabsicht, sondern nur der Zeitraum, der zwischen der Anschaffung und der Veräußerung liegt. Unter den Begriffen „Anschaffung" und „Veräußerung" ist in beiden Fällen der Zeitpunkt des Abschlusses des obligatorischen Vertrages zu verstehen. Der Zeitpunkt des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums ist hierfür rechtlich unerheblich (s. RFH. Urteile in Reichssteuerblatt 1933 S. 424/25 und S. 477).

b) Die Reichsautobahnen benötigen für den Bau der Kraftfahrbahnen in großem Umfang Steine und Kies. Zuweilen werden solche Stoffe nicht von gewerblich betriebenen Steinbrüchen bezogen, sondern auch von Landwirten, die dieses Material aus ihren Grundstücken ausbeuten können. Die §§ 50, 51 des preuß. Enteignungsgesetzes stellen sogar für die Grundstückseigentümer eine Rechtspflicht auf, aus ihren

in der Nähe zu erbauender oder zu unterhaltender öffentlicher Wege, wozu auch die Kraftfahrbahnen gehören, belegenen Grundstücken Bruchsteine, Feldsteine, Kies, Rasen, Lehm, Sand usw. zur Verfügung zu stellen gegen Wertersatz. Wie ist nun dieses dafür gewährte Entgelt zur Einkommensteuer zu versteuern? Für den Landwirt ist es sehr wesentlich, ob auch diese Einnahmen Einkünfte aus „Landwirtschaft" oder aus „Gewerbebetrieb" sind. Diese Unterscheidung der verschiedenen Einkunftsarten ist deshalb für den Veräußerer so wichtig, weil mit den Einkünften aus „Landwirtschaft" gewisse Freigrenzen und sonstige steuerliche Vorteile verbunden sind (§ 13 Abs. 3 EStG. und für die Veranlagungen 1934 und 1935 noch § 51 EStG.). Zu diesem Fragenkomplex enthalten die Veranlagungsrichtlinien zur Einkommensteuer für 1934, die aber auch für die späteren Veranlagungen gelten, eindeutige Bestimmungen unter B 5 I Abs. 3 (s. Reichssteuerblatt 1935 S. 377 ff.).

Nach den landesrechtlichen Bestimmungen können in den Flurbereinigungsgesetzen (Umlegungsordnungen) Bestimmungen enthalten sein, wonach auch die einzelnen Grundeigentümer zu den Kosten eines solchen Umlegungs- (Flurbereinigungs-)verfahren herangezogen werden können. Diese sog. Flurbereinigungskosten sind für den Landwirt, wie in den Veranlagungsrichtlinien 1934 unter B I 16 Abs. 1 noch besonders hervorgehoben ist, steuerrechtlich gesehen, Betriebsausgaben.

Bei den Durchschneidungen der Kraftfahrbahnen von Wäldern können die für die gefällten Bäume gezahlten Beträge unter Umständen als außerordentliche Waldnutzungen auf Antrag steuerlich begünstigt sein. Im einzelnen vgl. § 34 Abs. 1 und 3 EStG. und Veranlagungsrichtlinien 1934 B I 19 Abs. 3.

c) Begrifflich ist auch die Lohnsteuer ein Teil der Einkommensteuer, von der sie sich im wesentlichen nur durch die Art der Erhebung unterscheidet. Soweit die Lohnsteuer der bei dem Bau der Kraftfahrbahnen beschäftigten Arbeiter in Frage kommt, sind nach einem Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 23. November 1934 — S 2015 — 6 III in Reichssteuerblatt 1934 S. 1523 Zulagen, die Arbeitern bei den Reichsautobahnen für Reisekosten gewährt werden, lohnsteuerfrei.

2. Aus dem Umsatzsteuerrecht sind zahlreiche Fragen für die Reichsautobahnen von Wichtigkeit. Es seien nur kurz die wichtigsten Fragen gestreift. Die Umsatzsteuer ist eine sog. indirekte Steuer. Eine allgemeine Steuerbefreiung entsprechend § 10 a. a. O. für direkte Steuern für die Reichsautobahnen besteht für die indirekten Steuern

nicht. Die Reichsautobahnen sind daher grundsätzlich aus ihren Umsätzen auch umsatzsteuerpflichtig. Soweit sie aber hierbei in Ausübung öffentlicher Gewalt handeln, sind sie nicht im Sinne des Umsatzsteuergesetzes vom 16. Oktober 1934 (UStG.) — RGBl. 1934 I S. 942 — beruflich oder gewerblich tätig und insofern steuerfrei (s. auch zum Begriffe „öffentliche Gewalt" im Sinne des UStG. § 3 der Durchführungsbestimmungen vom 17. Oktober 1934 [RGBl. 1934 I S. 947]). Die sachlichen Steuerbefreiungen des § 4 UStG. gelten naturgemäß für die Reichsautobahnen genau so wie für jeden anderen Unternehmer.

a) Die Umsatzsteuer ist begrifflich eine Steuer, die abgewälzt werden soll. Der Kaufmann kalkuliert die Höhe der zu zahlenden Umsatzsteuer in den Verkaufspreis ein. Das gleiche tut der Bauunternehmer, der mit den Reichsautobahnen einen Vertrag abschließen will (s. § 10 UStG.).

Streitig geworden ist die Frage, ob auch die den Unternehmern von den Reichsautobahnen auf Antrag erstatteten Sozialzulagen für die Unternehmerarbeiter umsatzsteuerpflichtig sind. Ich nehme ein Beispiel: Eine am Bau der Reichsautobahnen beteiligte Baufirma ist verpflichtet, die Löhne ihrer Arbeiter nach sozialen Gesichtspunkten zu stufen. Der kinderlos verheiratete Arbeiter bekommt z. B. 3 Pfennige mehr pro Stunde als der unverheiratete Arbeiter. Für jedes Kind wird ein weiterer Zuschlag von 3 Pfennigen gewährt. Wenn nun nach den Kostenanschlägen die Unternehmer nur Stundenlöhne in Höhe der den unverheirateten Arbeitern zustehenden Beträge verrechnen dürfen, so erhalten die Unternehmer unter Umständen die den verheirateten Arbeitern bezahlten Sozialzulagen ersetzt. Sind nun für den Unternehmer diese erstatteten Sozialzulagen steuerpflichtiges Entgelt aus einem Umsatz? § 5 Abs. 3 UStG. bestimmt, daß zum Entgelt nicht die Beträge gehören, die der Unternehmer im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt oder verausgabt (sog. durchlaufende Posten). Bei diesem § 5 Abs. 3 a. a. O. kommt es, wie der Wortlaut: „im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt oder verausgabt" zeigt, nur darauf an, wer Gläubiger oder Schuldner des vereinnahmten oder verausgabten Betrages ist. In einem Artikel „Zum Begriff des Entgelts" in Deutsche Steuer-Zeitung 1935 S. 877 ff., insbesondere S. 881, schreibt Beck: „In der Praxis wird oft versucht, Arbeitslöhne, die sich ein Unternehmer von seinem Auftraggeber ersetzen läßt, als durchlaufende Posten zu behandeln. Dies ist grundsätzlich abzulehnen, es sei denn, daß die Arbeiter tatsächlich nicht von dem Unternehmer, sondern von seinem Auf-

traggeber angestellt sind. In der Regel ist dies zwar nicht der Fall, weil der Auftraggeber zwar die Löhne tragen, im übrigen aber nichts mit der Anstellung der Arbeiter zu tun haben will. So sind beim Bau der Reichsautobahn die Arbeiterlöhne in der Regel keine durchlaufenden Posten bei dem Unternehmer, der den Bau ausführt, obwohl die Reichsautobahn diesem neben den festgesetzten Durchschnittslohnsätzen bei Anstellung verheirateter Arbeiter die entstehenden Mehrlöhne ersetzt." Würde nun, um die Steuer zu ersparen, jedem Unternehmerarbeiter diese Sozialzulage direkt von den Reichsautobahnen gezahlt, so würde m. E. dieser Rechtsvorgang steuerrechtlich unberücksichtigt zu lassen sein, da dies ein Mißbrauch von Formen und Gestaltungsmöglichkeiten des bürgerlichen Rechts ist, wodurch aber die Steuerpflicht nicht umgangen werden kann. Das Arbeitsverhältnis ist insofern unteilbar; der von dem Unternehmer angestellte Arbeiter bekommt daher seinen Arbeitslohn auch nur von dem Unternehmer direkt. Da Unternehmerarbeiter zu den Reichsautobahnen in keinem direkten Arbeitsverhältnis stehen, können diese auch nicht Schuldner eines Teils des Arbeitslohns, nämlich der Sozialzulagen sein.

b) Soweit die Reichsautobahnen für die Arbeiter Kantinen betreiben, entsteht die Frage, ob hierfür eine Umsatzsteuer zu entrichten ist. Der Art nach ist der Kantinenbetrieb bei allen Unternehmern eine gewerbliche Tätigkeit, auch soweit sie von öffentlich-rechtlichen Körperschaften betrieben wird. Die Ausübung einer öffentlichen Gewalt im Sinne von § 2 Abs. 3 UStG., § 3 UStDB., die eine Umsatzsteuerpflicht ausschließen würde, liegt hierbei nicht vor. Ob bei diesen Umsätzen ein Gewinn erzielt wird, oder die Leistungen zum Selbstkostenpreis oder noch niedriger bewirkt werden, ist auch unerheblich. Umsatzsteuerfrei sind nach § 4 Ziffer 12 UStG. die Beherbergung, die Beköstigung und die üblichen Naturalleistungen, die ein Unternehmer den Angestellten und Arbeitern usw. seines Unternehmens als Vergütung für die geleisteten Dienste gewährt. Unter diese Befreiungsvorschrift fallen aber nicht die Umsätze einer Kantine, die ein Unternehmen unterhält, damit seine Angestellten usw. billiger einkaufen oder sich gegen Entgelt verpflegen können. Nur diejenige Beköstigung der Arbeiter usw. ist frei, die „in Naturalleistungen an Stelle des Lohnes bezahlt wird ...". Ist aber den Arbeitern nur Gelegenheit gegeben, sich in der Kantine zu beköstigen, eine Gelegenheit, von der sie Gebrauch machen können oder nicht, so fallen die Einnahmen aus der Benutzung der Kantine nicht unter die obige Befreiungsvorschrift. „Auch eine billigere Beköstigung

in der Kantine führt nicht zu einer etwa verhältnismäßigen Steuerfreiheit." (RFH. Urteil vom 3. Oktober 1922 / V A 337/22 zu § 3 Nr. 2 UStG. 1919 in RFH. Bd. 10 S. 245/46, vgl. auch Kommentar von Hartmann-Metzenmacher zum Umsatzsteuergesetz 1934 S. 308/9).

Soweit die Reichsautobahnen solche Kantinen betreiben würden, würde eine Umsatzsteuerbefreiung aus § 4 Ziff. 12 a. a. O. schon deshalb nicht in Frage kommen, weil es sich um Beköstigung usw. von Angestellten und Arbeitern „seines" Unternehmens handeln muß, die also von den Reichsautobahnen selbst angestellt wären.

Für die Frage, ob und inwieweit Lieferungen an die Reichsautobahnen, also an eine Körperschaft des öffentlichen Rechts als steuerbegünstigte Großhandelslieferungen gelten, s. §§ 4 Ziff. 4, 7 Abs. 3 UStG., § 11 Abs. 2 UStDB.

Bei den Reichsautobahnen sind auch vielfach sog. Arbeitsgemeinschaften tätig. Hier können besonders interessante umsatzsteuerliche Fragen von praktischer Bedeutung werden, ob hier eine Umsatzsteuerpflicht sowohl des einzelnen Unternehmers, der zu dieser Arbeitsgemeinschaft gehört, für die internen Lieferungen usw. an die Arbeitsgemeinschaft und außerdem noch eine Umsatzsteuerpflicht der Arbeitsgemeinschaft als solcher gegeben ist.

Hier ist natürlich von wesentlicher Bedeutung, wie die Vereinbarungen der zu der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Unternehmer lauten und wie der Vertrag mit den Reichsautobahnen geschlossen ist. Ich kann zu diesen Fragen im Rahmen dieser Abhandlung nicht eingehend Stellung nehmen, da die wissenschaftliche Behandlung dieser hier auftauchenden Fragen zu weit führen würde. Ich verweise auf Mertens: „Die steuerliche Behandlung der Arbeitsgemeinschaften im Baugewerbe" in Zeitschrift „Industrie und Steuer" 1935 S. 93 ff., inbesondere S. 96 und die Kommentare (unter Stichwort „Arbeitsgemeinschaften" oder „Unternehmerzusammenschlüsse").

3. Durch das bekannte Urteil des Reichsfinanzhofs vom 8. Februar 1935 II A 33/35 S (abgedruckt in Juristische Wochenschrift 1935 S. 734 = Reichssteuerblatt 1935 S. 734 = RFH. Bd. 37 S. 260 = Mrozek Steuerrechtsprechung zu § 8 Nr. 10 Satz 1 Rechtsspruch 43) ist die für die Reichsautobahnen besonders wichtige Frage geklärt, daß die von den Reichsautobahnen für die Kraftfahrbahnen selbst benötigten Grundstücke für „öffentliche Straßen" im Sinne des § 8 Ziff. 10 des Grunderwerb-

steuergesetzes vom 11. März 1927 erworben werden, und daher für den Erwerb keine Grunderwerbsteuer erhoben wird. Ich verweise hierzu insbesondere auch auf die Abhandlung von Bindewald in Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1935 S. 703 ff. (Heft 34), Ott in „Steuer und Wirtschaft" 1935 I Sp. 538 ff., Brombach in „Die Straße" 1935 S. 525. Entsprechend ist auch der Grundstückserwerb der Reichsautobahnen für Autoparkplätze, d. h. für „Zwecke öffentlicher Plätze" nach § 8 Abs. 1 Ziff. 10 a.a.O. grunderwerbsteuerfrei.

Durch diese Entscheidung ist aber noch nicht die weitere Frage geklärt, ob und in welcher Höhe Grunderwerbsteuer zu zahlen ist, wenn außer den unmittelbar für die Kraftfahrbahnen benötigten Grundstücken oder Grundstücksteilen auch sog. Restflächen mitübernommen werden. Nach dem Grunderwerbsteuergesetz ist die Steuer nach dem Einheitswert (§ 11) oder, wenn der Veräußerungspreis höher ist, nach diesem zu bemessen (§ 12). Der Reichsfinanzhof hat in einer Entscheidung vom 20. März 1923 II A 11/23 (RFH. Bd. 12 S. 32) zu Entschädigungen, die gewährt wurden für den Minderwert des Restgrundstücks, das also selbst nicht mitübernommen wurde, ausgeführt, das zum Ausgleich solcher nachteiligen Folgen gezahlte Entgelt, nämlich die Entschädigung für die Entwertung des Restgrundstücks, „bilde rechtlich einen Teil des Grundstückspreises, gleichviel, ob die Vertragsparteien diese Nachteile des Verkäufers, insbesondere eine unvermeidbare Wertminderung als Gegenstand des Ausgleichs ausdrücklich bezeichnet haben oder nicht. Haben sie es getan, so haben sie damit nur den Beweggrund angegeben, der sie veranlaßt hat, den für die Grundstücksüberlassung zu zahlenden Preis entsprechend höher zu bemessen. Das gesamte Entgelt bleibt ein einheitliches, ebenso wie auch die im Enteignungsverfahren festgesetzte Entschädigung des Eigentümers ihre rechtliche Einheitlichkeit nicht dadurch verliert, daß neben dem abgeschätzten Werte der enteigneten Grundfläche ein besonderer Betrag zum Ausgleich einer Wertminderung des nicht enteigneten Restgrundstücks festgesetzt ist (RGZ. 74, 288). Auch dieser Teilbetrag ist der Grunderwerbsteuer unterworfen. Wird das durch eine Teilveräußerung oder Teilenteignung minderwertig gewordene Restgrundstück später ebenfalls veräußert, so kann natürlich die Grunderwerbsteuer nur von dem verminderten Werte oder von dem infolge der Wertminderung niedriger bemessenen Kaufpreis erhoben werden. Auch daraus ergibt sich, daß das bei der ersten Veräußerung für diese Wertminderung gewährte Entgelt bei dem Ansatz der Grunderwerbsteuer nicht außer Betracht bleiben darf, da sonst durch stück-

weise Veräußerung eines eine wirtschaftliche Einheit bildenden Grundstücks die Grunderwerbsteuer teilweise umgangen werden könnte".

Die in dieser Entscheidung zum Ausdruck gekommenen Rechtsgrundsätze sind m. E. auch für die Reichsautobahnen von großer grundsätzlicher Bedeutung. Erwerben die Reichsautobahnen also unmittelbar für die Kraftfahrbahnen ein Grundstück und zahlen für die dem Veräußerer verbleibenden Restgrundstücke oder Grundstücksteile eine Minderwertsentschädigung, so ist diese Minderwertsentschädigung Teil des Kaufpreises und daher gemäß § 8 Abs. 1 Ziff. 10 grunderwerbsteuerfrei. Würden die Reichsautobahnen diesen Grundstücksteil oder diese Restgrundstücke erwerben für andere Zwecke, so würde sich die Grunderwerbsteuer richten nach dem Einheitswert dieser Restparzellen — also nicht wie früher nach dem gemeinen Wert —, oder, wenn er höher ist, nach dem späteren Verkaufspreis. Wenn die Reichsautobahnen diese Restflächen in dem gleichen Vertrag mitübernehmen, um sich nicht in Auseinandersetzungen über die Höhe des Minderwerts einzulassen, so ist die Rechtslage noch nicht eindeutig geklärt. In diesem Zusammenhang will ich aus der Rechtsprechung nur einige Urteile angeben, die zu einer Klärung dieser Frage dienen können. In dem bekannten Urteil des Reichsfinanzhofs über den Umfang der Grunderwerbsteuerfreiheit des Grunderwerbs der Reichsautobahnen hat der Reichsfinanzhof ausgesprochen, daß nur dann Steuerfreiheit eintritt, „wenn das Grundstück unmittelbar der Anlegung einer öffentlichen Straße dient". In diesem Sinne dienen nun die miterworbenen Restparzellen nicht unmittelbar der Kraftfahrbahn selbst. Nun kann es aber sein, daß von den Reichsautobahnen auf Grund der landesrechtlichen Enteignungsgesetze (in Preußen z. B. § 9 des preuß. Enteignungsgesetzes) in gewissem Umfange Restparzellen mitübernommen werden müssen. Die Entscheidung dieser hierzu auftretenden Grunderwerbsteuerfrage hat der Reichsfinanzhof in einer anderen grundlegenden Entscheidung II A 10/23 vom 6. Februar 1923 (Mrozek Steuerrechtsprechung zu § 8 Abs. 1 Ziff. 10 S. 1, Rechtsspruch Nr. 10) offen gelassen. Es heißt dort: „Ferner braucht nicht entschieden zu werden, ob ein Anspruch auf Steuerfreiheit besteht, wenn mit einer unmittelbar zum Wegebau bestimmten Grundfläche ein kleiner, zu nichts verwendbarer Grundstücksteil miterworben werden muß, da ein solcher Fall nicht vorliegt." Nach streng formalem Recht würde man auch hier eine Steuerpflicht für die Restparzelle bejahen müssen, da nur der Bestimmungszweck entscheidet, ohne Rücksicht darauf, ob der Grundstückserwerb auf Grund der Enteignungsgesetze oder nur auf Grund der Vor-

schriften des BGB. getätigt ist. Eine solche Auslegung würde aber m. E. nicht der gebotenen wirtschaftlichen Auslegung entsprechen. § 8 Abs. 1 Ziff. 10 a.a.O. will den Grunderwerb für eine öffentliche Straße bzw. öffentliche Plätze begünstigen. Mit dieser Tendenz stände es aber in Widerspruch, wenn Teilflächen, die nach einer anderen öffentlich-rechtlichen Vorschrift — nämlich dem Enteignungsgesetz — übernommen werden müssen und die auch für die Reichsautobahnen nicht mehr verwendbar sind, steuerpflichtig wären. Sind aber solche Flächen noch für die Reichsautobahnen verwendbar, etwa als Austauschgelände, so würde für diesen Teil eine Grunderwerbsteuerpflicht bestehen, auch wenn dieser Teil nach dem Enteignungsgesetz hätte mitübernommen werden müssen (vgl. auch Reichsfinanzhof bei Mrozek zu § 8 I Z. 10 S. 1, Rechtsspruch 10). Daß Steuerfreiheit nicht eintritt, wenn ein Grundstück nur erworben wird, um es gegen ein anderes, welches für die öffentliche Straße geeignet ist, einzutauschen, ist durch den Reichsfinanzhof im Urteil vom 29. Dezember 1926 II A 512/26 (Mrozek ebenda Rechtsspruch 17) ausgesprochen. Eine Steuerfreiheit für übernommene Restparzellen ist m. E. daher nur gegeben, wenn diese Restparzellen auch für die Reichsautobahnen zu nichts mehr zu verwerten sind. Wonach richtet sich nun die Höhe der Steuer für diese noch verwertbaren Restgrundstücke? Nach dem für die übrigen Teile gezahlten Kaufpreis oder nach dem Wert, den diese Teile auch später für einen anderen Käufer hätten, der wegen des Minderwerts natürlich unter Umständen einen erheblich geringeren Kaufpreis zahlen würde? In diesem Zusammenhang ist die oben wiedergegebene Entscheidung (RFH. Bd. 12 S. 32) von Interesse. Diese Entscheidung ist nur insofern durch die Gesetzgebung überholt, als jetzt der gemeine Wert für die Grunderwerbsteuer gar keine Rolle mehr spielt, sondern nur noch in erster Linie der Einheitswert bzw. der höhere Verkaufspreis. So sagt § 11 GrEG.: „Für die Berechnung der Steuer ist der Einheitswert maßgebend, der nach den Vorschriften des Reichsbewertungsgesetzes auf den dem steuerpflichtigen Rechtsvorgang . . . unmittelbar vorausgegangenen Feststellungszeitpunkt für das Grundstück festgestellt worden ist . . . Bildet nur ein Teil eines Grundstücks den Gegenstand der Übertragung, so ist der auf ihn entfallende Teilbetrag des Einheitswertes der Besteuerung zugrunde zu legen." Der auf den mitübernommenen Teil entfallende Anteil des Einheitswertes ist daher mindestens zu entrichten, wenn der Kaufpreis nicht höher ist. Für die Höhe des Kaufpreises kann man nach wirtschaftlicher Auslegung in Auswertung der in RFH. Bd. 12 S. 32 vertretenen Rechtsansicht wie folgt argumentieren: Würden die Reichsautobahnen z. B. von einem großen Baugrund-

stück von 1000 qm unmittelbar nur 900 qm benötigen, und das ganze Grundstück hätte bei einer Veräußerung als ganzes einen Wert von 1 RM pro qm, so würden etwa 900 RM für die 900 qm gezahlt, für den Rest erhielte der Eigentümer eine Minderwertsentschädigung von 80 RM, weil der Verkaufswert dieser Restparzelle nunmehr nur noch 20 RM betragen würde. In diesem Falle wäre nach der obigen Entscheidung der Kaufpreis für die 900 qm 980 RM. Dieser Betrag setzt sich also aus der eigentlichen Kaufpreissumme + Minderwertsentschädigung zusammen, die im Sinne von § 11 den Veräußerungspreis ausmacht. Für den Erwerb dieser 900 qm würde nun gemäß § 8 Abs. 1 Ziff. 10 a.a.O. keine Grunderwerbsteuer fällig. Würde nun der Eigentümer nach einiger Zeit dieses Grundstück für 20 RM veräußern, so würde die Steuer, wenn der Einheitswert niedriger wäre, von diesen 20 RM zu erheben sein. Wirtschaftlich kann es aber keinen Unterschied machen, ob der Eigentümer dieses Grundstück später an einen anderen Dritten verkauft oder die Reichsautobahnen diesen Teil sofort mitübernehmen. Nach dieser wirtschaftlichen Betrachtungsweise könnte man in solchen Fällen den steuerrechtlichen Veräußerungspreis nur in Höhe von 20 RM erblicken. Ob und wieweit die Rechtsprechung sich in dieser Hinsicht unter starker Zurückstellung der formal-rechtlichen Betrachtungsweise den wirtschaftlichen Verhältnissen anpassen wird, muß abgewartet werden.

Zu den Fragen, ob und inwieweit die Bauern, Landwirte, Sportvereine, die von dem für die Landhingabe an die Reichsautobahnen erhaltenen Gelde Ersatzland erworben haben, nach § 131 RAO. für diesen Erwerb Steuerfreiheit von der Grunderwerbsteuer genießen, soll hier nicht Stellung genommen werden. Für die „Landbeschaffung für Zwecke der Wehrmacht" besteht ein Erlaß des Reichsministers der Finanzen S 4504 — 133 III vom 30. Oktober 1935 (auch veröffentlicht in Reichssteuerblatt 1935 S. 1393), der eingehend zu den Grunderwerbsteuerfragen der Wehrmacht Stellung nimmt und wichtige Verwaltungsanordnungen auf diesem Gebiete trifft. Die Kenntnis dieses Erlasses dürfte auch für die Reichsautobahnen von Interesse sein.

Für die Grunderwerbsteuerfreiheit beim Austausch von Grundstücken zum Zwecke der Flurbereinigung und Umlegung sei auf § 8 Absatz 1 Ziff. 7 GrEG. verwiesen.

Wertzuwachssteuerfragen, die mit dem Grunderwerb der Reichsautobahnen zusammenhängen, behandelt Müthe in der Zeitschrift „Die Autobahn" 1934 S. 1067.

Über die Beförderungssteuerpflicht bei Personen- und Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen enthalten Art. 1 und 5 Abs. 2 des Gesetzes zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes vom 2. Juli 1936 (RGBl. I S. 531) wichtige Bestimmungen (vgl. dazu § 4 Ziff. 9 UStG. und § 27a Abs. 2 UStDB. in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz vom 21. August 1936) (RGBl. I S. 643).

Nach Landesrecht besteht u. a. noch vollständige Freiheit von der bayerischen Wohlfahrtsabgabe 1935.

Besondere Bedeutung hat für die Reichsautobahnen auch das am 1. Juli 1936 in Kraft getretene reichsrechtliche Urkundensteuergesetz vom 5. Mai 1936 (RGBl. 1936 I S. 407) mit Durchführungsbestimmungen vom 6. Mai 1936 (RGBl. 1936 I S. 424) (vgl. z. B. § 4 Abs. 1 Ziff. 1 und 6, § 15 Absätze 1—5 des Urkundensteuergesetzes). Die Begründung zum Urkundensteuergesetz ist in Reichssteuerblatt 1936 S. 464 ff. veröffentlicht.

Zur Tariflage der Ruhrkohle.

Von
Dr. August Bieling, Münster i. W.

Schluß.

Möglichkeiten eines Frachtausgleichs.

Wenn man von der Frachtlage „der Ruhrkohle" spricht, so setzt man dabei stillschweigend voraus, daß keine oder keine nennenswerten Unterschiede in der Frachtlage der einzelnen Lieferanten von Ruhrkohle bestehen. Es lassen sich in der Tat die meisten belangreichen Feststellungen unter dieser Annahme treffen. Indessen bedarf der Punkt dort näherer Aufklärung, wo eine größere Genauigkeit erwünscht ist. Es ist selbstverständlich bei einem Massengut nicht gleichgültig, ob es im Rhein-Ruhr-Winkel, im Brennpunkte des rheinisch-westfälischen Verkehrs, aufkommt oder abseits im südöstlichen Randgebiet, ob eine Zeche einen eigenen Hafen an Deutschlands größtem Strom besitzt oder völlig darauf angewiesen ist, die Kohle über ein Anschlußgleis oder gar über eine Kleinbahn der Deutschen Reichsbahn zuzuführen. Die Zeche „trägt" zwar in keinem Falle die Fracht, da die Verkaufspraxis Preise „ab Werk" („loco Zeche") erstellt, aber die Absatzfähigkeit wird zweifellos beeinträchtigt in dem Maße, in dem der Käufer genötigt werden soll, mehr Fracht zu zahlen als beim Bezug von anderen günstiger gelegenen Zechen. Zwar hat das Syndikat die Verpflichtung, alle Mitglieder im Rahmen ihrer Beteiligung gleichmäßig zu beschäftigen, aber es ist klar, daß ihm dies bei den frachtgünstigsten Gruben am besten gelingt.

Das bisher Gesagte gilt nicht allgemein für die Einheit „Ruhrgebiet", sondern nur für jede einzelne Kohlensorte[1]. Da für jede Sorte

[1] Zwar ist auch dies nicht genau, da einerseits die verschiedenen Sorten (und ihre Märkte) nicht unabhängig voneinander sind, sondern sich gegenseitig in gewissem Umfange vertreten können, anderseits für jede Sorte verschiedene Qualitäten in Betracht kommen, so daß die Käuferwünsche im extremen Falle erst befriedigt sind, wenn die Lieferung von einem ganz bestimmten Flöz einer ganz bestimmten Zeche erfolgt. In diesem letzteren Falle entsteht kein Standort- und Verkehrsproblem.

ein besonderer Markt mit besonderem Preise besteht, kann man sich für jede Sorte eine entsprechende Standort- und Absatzfigur (genau wie für Ruhrkohle schlechthin) vorstellen. Betrachtet man den Kohlenverkehr als Ganzes, so lassen sich mithin Überschneidungen der Verkehrsströme nicht vermeiden[1]. Kohle bestimmter Sorte etwa von Nordrandzechen kann nicht nur in die frachtgünstigsten nördlichen Absatzgebiete, sondern muß auch in die südlichen Gebiete geliefert werden, obwohl diesen die Südrandzechen um etwa 30 km näher liegen[2]. Dagegen scheint auf den ersten Blick zwischen den ein und dieselbe Sorte liefernden Zechen eine Auftragsverteilung, die der Verkehrslage Rechnung trägt, sehr wohl möglich — mit der Einschränkung freilich, daß die einer Verteilung zugänglichen Mengen mit wachsender Spezialisierung kleiner werden, ebenso wie die Zahl der Zechen, die für die Lieferung in Frage kommen. Die Verpflichtung zu gleichmäßiger Beschäftigung verlangt also geradezu eine möglichst genaue Anpassung der Auftragsverteilung an die Frachtlage, mithin einen Ausgleich zwischen Gunst und Ungunst der Lage der einzelnen Zechen. Ebenso sicher ist indessen, daß dem Versuch hierzu der volle Erfolg versagt bleiben muß. Es läßt sich nie vermeiden, daß mitunter beträchtliche Unterschiede in den Frachtkosten auftreten, die auf den Lieferungen der einen, und denjenigen, die auf den Lieferungen der anderen Zeche ruhen.

Es fragt sich, in welcher Weise die Mehrfrachten auf die betreffende Lieferzeche zurückwirken. Waren die Lieferungen in die entfernteren Absatzorte mit einem Mindererlös erkauft, so erhält die Zeche zunächst den unverkürzten Verrechnungspreis, um nachträglich zur Deckung des gesamten Mindererlöses aller Syndikatsmitglieder durch die gleichmäßige Tonnenumlage[3] herangezogen zu werden. Man ist zu der Annahme berechtigt, daß in der Mehrzahl der Fälle mit erhöhten Frachtaufwendungen eine Verringerung des Erlöses einhergeht, nämlich dort, wo auf den entfernteren Absatzmärkten die größeren Preiszugeständnisse gemacht werden. (In den übrigen Fällen scheidet die Frage der Frachtlage von selbst aus.) Daß eine Verringerung des Erlöses umge-

[1] Soweit sich der Absatz ohne Vermittlung des Syndikats vollzieht, lassen sich Verkehrsüberschneidungen ohnehin nicht vermeiden, so im Konzernverkehr und bei Lieferungen auf sogen. Vorverträge wie bei der Zeche Langenbrahm.

[2] Die Entfernungsstaffelung der Kohlentarife sorgt dafür, daß die Lageunterschiede mit der Entfernung schwanken. Nimmt man z. B. einen Entfernungsunterschied von 110 km, wie er zwischen der westlichsten und der östlichsten Zeche besteht, so sinkt der Frachtunterschied von 3,30 RM bei 50 km als Ausgangsbeziehung auf 0,50 RM bei 700 km, um dann wieder anzusteigen.

[3] Sie nimmt keine Rücksicht auf Sortenunterschiede, wirkt also nachträglich der Staffelung der Sortenpreise entgegen.

kehrt stets auf erhöhten Frachtaufwendungen beruhe, wird niemand behaupten. Es ließe sich auch nicht ausmachen, in welchem Verhältnis die Frachtlage zu den sonstigen Faktoren absatzhemmender Natur steht. Dies Verhältnis ist ständigem Wechsel unterworfen. Wir müssen uns also damit begnügen zu wissen, daß die Erlöse aus Lieferungen einer Mitgliedszeche hinter den festgesetzten Verrechnungspreisen zurückbleiben können *auch* infolge 1. der natürlichen Ungunst ihres Standortes und 2. der Zuteilung von Lieferungen in solche Gebiete, in denen die Fracht in einem überdurchschnittlich hohen Verhältnis zum Erlöse steht. Für andere Zechen mit günstigerer Verkehrslage und günstigerem Auftragsbestand müssen sich entsprechende Vorteile ergeben. Man könnte das jeweilige Verhältnis der Lieferungen in das unbestrittene zu denjenigen in das bestrittene Gebiet zum rohen Maßstabe machen, wenn man dessen eingedenk bleibt, daß die Grenze zwischen beiden Gebieten nicht eindeutig ist, vielmehr einen Übergang in zahlreichen Abstufungen darstellt. Aber das Verhältnis der Fracht zum Erlös ist keineswegs proportional diesen Abstufungen. Es ist nicht einmal gesagt, daß der Absatz in das bestrittene Gebiet stets die absolut höhere Frachtaufwendung als in das unbestrittene Gebiet erfordert, schon weil Teile des bestrittenen Gebietes über den billigeren Wasserweg erreichbar sind. Prüfung jedes Einzelfalles ist mithin nicht entbehrlich.

Gilt das bisher Ausgeführte im wesentlichen für den Inlandabsatz, so bleibt zu prüfen, ob sich die Sachlage beim *Auslandabsatz* ändert. Hier erfolgt der Verkauf fob Seehafen. Die Vorfrachten, die für die liefernden Zechen je nach Standort und benutztem Verkehrsweg Unterschiede aufweisen, werden bei der internen Syndikatsabrechnung einheitlich umgelegt. Hier besteht also im Gegensatz zum Inlandabsatz ein planmäßiger Frachtenausgleich. Doch liegt der Ton auf „planmäßig"; denn scheint angesichts der Verkaufsklausel im Inlandabsatz eine Regelung im Hinblick auf die unterschiedliche Frachtlage der Zechen entbehrlich und fehlt sie auch tatsächlich, so darf man doch nicht übersehen, daß die Art der Auftragsverteilung Ansätze zu einer Abtragung der Standortsunterschiede selbst in sich birgt und darüber hinaus die Art der Abrechnung die nicht eingeebneten Unterschiede finanziell auszugleichen strebt. Liegt dies nicht in ihrem *Plan*, so doch in ihrer *Wirkung*. Dies wäre nur dann nicht richtig, wenn die den einzelnen Mitgliedszechen eingeräumten Verrechnungspreise, die für jede Sorte jeder Zeche festgesetzt sind, die Standortgunst oder -ungunst berücksichtigten, wenn also z. B. eine ungünstige Frachtlage in einem vergleichsweise niedrigen *Verrechnungspreise* zum Ausdruck käme. Dadurch würde der Ausgleich behindert. Inwieweit tatsächlich die Verrechnungs-

preise der Frachtlage angepaßt sind, ist nicht zu erfahren, ließe sich heute ohnehin schwerlich noch genau angeben. Man darf vermuten, daß die individuelle Abstufung der Verrechnungspreise hauptsächlich anderen Umständen zuzuschreiben ist und im allgemeinen auf die Transportunterschiede keine Rücksicht nimmt. Dann aber gilt das vorher Gesagte.

Eine Sonderstellung nimmt ein Teil des Absatzes ein, der sich einer Lenkung durch das Syndikat von vornherein entzieht: der Absatz auf Selbstverbrauchsrecht. Dieser aber, soweit er überhaupt eine Transportanstalt in Anspruch nimmt, bewegt sich in der Regel auf Nahentfernungen. Wenn es richtig ist, daß der Konzernverkehr hinsichtlich der Transportkosteneinschätzung anderen Maßstäben unterliegt, als der Absatz an Fremde, so ergibt sich abermals, ein wie dankbares Objekt tariflicher Belastung der Nahverkehr ist[1].

Aber auch der Syndikatsabsatz in der Nahzone erheischt eine andere Beurteilung als derjenige auf weitere Entfernungen. In sicherem Schutz vor dem Wettbewerb fremder Kohle erzielt er hier den vollen Preis, was zugleich soviel bedeutet, als ob dem Abnehmer die Frachtkosten in voller Höhe aufgebürdet würden. Dies wird mit zunehmender Entfernung vom Ruhrgebiet schwieriger. Es ist keineswegs so, daß im ganzen offiziell sogenannten „unbestrittenen Gebiet" die Richtpreise (Reichsanzeigerpreise) erzielt würden. Vielmehr läßt sich der Absatz in den Randzonen des unbestrittenen Gebietes nur mit — wenn auch wechselnden — Preisopfern aufrechterhalten. Dementsprechend erhält auch die Höhe der Eisenbahnfracht, wo kein Wasserweg zur Verfügung steht, wachsende Bedeutung. Aber es wäre, wie gesagt, irrig, sich diese Bedeutung von der Basis eines fest gegebenen Preises aus vorzustellen. Es ist eher umgekehrt, daß die Fracht fest gegeben ist und die Preispolitik sich geschmeidig den örtlichen Wettbewerbsbedingungen anpassen kann. Nur auf längere Sicht betrachtet, wenn Tarifänderungen einbezogen werden, kann man höchstens sagen, daß Preis- und Tarifpolitik Hand in Hand gehen, um der Ruhrkohle den größtmöglichen Absatz zu sichern. Im „bestrittenen" Gebiet, wo ausgesprochene Kampfpreise diesem Zweck dienen, sind die Preiszugeständnisse ebenso wie die Frachtaufwendungen am größten, ja bis zu einem gewissen Grade sind sie es, weil hier die Frachtaufwendungen am größten sind.

Einen durchschnittlichen Ausdruck der Preisopfer bildet die Umlage, die zum Ausgleich der den Syndikatsmitgliedern zugemuteten

[1] Wir meinen hier nur die Belastbarkeit, die der Tariffestsetzung einen entsprechenden Spielraum gewährt; auf die vom Kostengesichtspunkt der Eisenbahn aus gegebenen Nachteile kurzstreckiger Transporte einzugehen, ist hier nicht der Ort.

Mindererlöse von allen Mitgliedern gleichmäßig erhoben wird. In der nachstehenden Übersicht über die Entwicklung der Umlage geben wir vor allem die Monate wieder, in denen sich die größten Schwankungen nach oben und unten gezeigt haben.

	Umlage auf Verkaufsbeteiligung	Richtpreis für Fettstückkohle I
	RM/t	RM/t
Dezember 1930 . . .	2,15	20,10
Dezember 1931 . . .	3,94	20,10
Januar 1932	2,89	18,54
Dezember 1932 . . .	3,98	18,54
Oktober 1933 . . .	4,33	18,54
Mai 1934	3,94	18,25
Juli 1934	4,19	18,25
Januar 1935 . . .	3,96	18,25
November 1935 . . .	4,29	18,25
Dezember 1935 . . .	4,03	18,25
Januar 1936	4,07	18,25
Februar 1936 . . .	3,89	18,25
März 1936	.	17,00

Eine zahlenmäßige Aufgliederung des Absatzes unter dem hier interessierenden Blickpunkt ist nur für das Verhältnis von Inlands- und Auslandsabsatz möglich, wobei man sich vergegenwärtigen wolle, daß das Ausland ganz als bestrittenes Gebiet anzusehen ist.

Ruhrkohlenabsatz in Mio. t
(Koks und Briketts auf Kohle zurückgerechnet)

	Inland (einschl. Eisenbahndienststelle)	Ausland
1926	60,7	45,3
1927	72,0	33,6
1928	69,1	30,0
1929	74,6	37,7
1930	56,6	31,1
1931	47,1	27,3
1932	41,9	21,5
1933	45,6	22,4
1934	53,9	26,8

Das Umlageverfahren verwischt die Erlösunterschiede, sofern es alle Mitglieder gleichmäßig je Tonne Absatzbeteiligung[1] heranzieht.

[1] Der Absatz auf Verbrauchsbeteiligung verhält sich zu demjenigen auf Verkaufsbeteiligung etwa wie 1 : 3.

Die Einheitlichkeit wird nur durch die unterschiedliche Behandlung von Verkaufs- und Verbrauchsbeteiligung durchbrochen. Die für Exporteisen verwendete Kohle zahlt den niedrigeren Umlagesatz. Dementsprechend erfährt die angedeutete ausgleichende Wirkung eine Einschränkung, von der man nicht angeben kann, welchen Zechengruppen sie unter dem Gesichtspunkt der Frachtvor- oder -nachteile zustatten kommt.

Es war angezeigt, so ausführlich, ja umständlich auf die Frage des Ausgleichs von Frachtvor- und -nachteilen einzugehen, weil das, was man darüber findet, sich in Andeutungen erschöpft[1], es aber doch nicht unwichtig ist zu wissen, in welcher Weise die Belastung durch die Eisenbahnfracht aufgefangen wird. Wir können festhalten: Eine straffe syndikatsmäßige Verkaufsorganisation gestattet eine rationelle räumliche Verteilung der Aufträge mit dem Erfolge der Einsparung überflüssiger Transporte, die sonst entstünden, wenn jede Zeche nur nach Maßgabe der bei ihr einlaufenden Aufträge lieferte. Die in den Versanddispositionen der Absatzzentrale liegende Rationalisierungschance wächst und schrumpft allerdings mit der Vertretbarkeit der gehandelten Ware.

Wo solche Möglichkeiten versagen, bleibt wenigstens der Weg einer rechnungsmäßigen Milderung der Folgen für die angeschlossenen Zechen offen. Über das genaue Ausmaß der tatsächlichen Ausnutzung ist volle Klarheit nicht zu erlangen; es besteht jedenfalls ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Inlands- und Auslandsgeschäft[2].

Haben wir bisher lediglich versucht, uns den Aufbau und die Bedingungen für die Wirksamkeit der Tarife für die Ruhrkohle isoliert klarzumachen, so bleibt übrig, Vergleiche mit den konkurrierenden Kohlenrevieren zu ziehen und den Zusammenhang mit der allgemeinen Tarifpolitik herzustellen.

---

[1] So gibt Regul, a. a. O. S. 82, Anm. 2, an, „daß die Syndikate durch Frachtenausgleich die Verteilung des Kohlenabsatzes auf breiterer Basis beeinflussen."

[2] Noch in anderer Beziehung ist das Dasein des Kohlensyndikats für die Verkehrsregelung und Tarifierung von Wichtigkeit: Die Organisation von Massenauflieferungen, gar in geschlossenen Zügen, und die Konstruktion mancher Ausnahmetarife mit der Garantierung von Mindestmengen, die die Kapazität einer einzelnen Zeche weit überschreiten würden, sind ohne jene Voraussetzung nicht denkbar.

Die Wettbewerbslage der Ruhrkohle und die Tarifparität.

Der Wettbewerb der Ruhr mit anderen Revieren bezieht sich zunächst auf Steinkohle, also auf deren übrige wichtigen Gewinnungsgebiete: Oberschlesien, Saar und Aachen[1]. Das Kräfteverhältnis der drei Gebiete ohne die Saar, über die noch nicht genügendes Zahlenmaterial vorliegt, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung an Hand der Verteilung des Eisenbahn-Kohlenverkehrs und der Förderung[2]:

	Von der gesamten deutschen Förderung entfallen auf:			Vom gesamten Kohlenverkehr entfallen auf:		
	Ruhr	Aachen	Oberschl.	Ruhr	Aachen	Oberschl.
			in %			
1926 . .	77,2	3,2	12,0	62,1	3,6	14,6
1927 . . .	76,8	3,3	12,6	63,0	3,6	17,0
1928	75,9	3,65	13,0	61,7	3,6	18,2
1929	75,6	3,7	13,5	62,5	3,7	18,5
1930	71,1	4,7	12,6	60,2	5,2	18,8
1931	72,1	6,0	14,2	57,5	6,1	19,8
1932	70,0	7,1	14,6	54,4	7,0	21,1
1933	70,8	6,9	14,2	54,7	8,4	20,7
1934	72,3	6,0	13,9	55,1	7,3	20,7

Am Eisenbahnverkehr hat die Ruhr von vornherein wegen ihrer starken Binnenschiffsabfuhr einen geringeren Anteil, als ihrem Förderanteil entspräche; das Umgekehrte ist bei Oberschlesien der Fall, dessen Absatz vom Eisenbahnversand beherrscht wird, da ein Großschiffahrtsweg hier fehlt. Während der zugrunde gelegten Zeitspanne sind aber Verkehrsanteil und Förderanteil (letzterer in schwächerem Maße) zurückgegangen, um sich erst in der jüngsten Vergangenheit etwas zu erholen. Im Gegensatz dazu zeigen Oberschlesien und (relativ am stärksten) Aachen in beiden Hinsichten einen deutlichen Zuwachs.

[1] „Wettbewerb" mit Aachen herrschte bis 1934, als die Aachener Zechen dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat beitraten. Die Saarkohle beteiligt sich an der Belieferung des deutschen Marktes erst wieder seit der Rückgliederung. Auch ihr Absatz wird durch das Kohlensyndikat geregelt. Man wird in beiden Fällen daher nur noch von einem inneren Wettbewerb unter dem Schutz der Syndikatsorganisation sprechen können, der seinen Ausdruck in den Vereinbarungen über die Beteiligungsziffern findet. Zur Kartellierung des Absatzes, die keine „Milieuschilderung" des Kohlentarifs vernachlässigen darf, gehört auch die Zusicherung von Absatzkontingenten an die Aachener und die Saargruben. Solche Vereinbarungen laufen darauf hinaus, die Absatzgebiete stärker gegeneinander abzugrenzen, an die Eisenbahn mithin teilweise andere Ansprüche zu stellen, als es bei ungeregeltem Wettbewerb der Fall wäre.

[2] Auf Grund der Essener Kohlenstatistik und der Jahresber. d. RWKS.

Völliger Wettbewerb im Sinne gegenseitiger Ersetzbarkeit der miteinander konkurrierenden Güter liegt nur für gleichartige Sorten vor. Eine solche Gleichartigkeit ist nur begrenzt gegeben; liefert der Ruhrbergbau eine hochwertige Kessel- und Kokskohle, so der oberschlesische eine stark sauerstoffhaltige, nur beschränkt verkokbare. Ferner ist es wichtig, die Verschiedenartigkeit der Erzeugungsbedingungen zu beachten: ungünstige Naturvoraussetzungen (zahlreiche Störungen) und hohe Kapitalintensität, hohe Arbeitskosten bei der Ruhr — mächtige, wenig gestörte Ablagerung, geringere Kapitalintensität, niedrigere Löhne, insgesamt niedrigere Förderkosten bei Oberschlesien. Dementsprechend verhalten sich die Preise vergleichbarer Sorten zur Zeit wie etwa 10 : 8 (umgekehrt wie 1913). Es ist stets zu berücksichtigen, daß nicht nur das Verhältnis der Listenpreise zueinander schwankt, sondern auch die örtlichen Abschläge beliebigen Veränderungen unterliegen.

Als ein gefährlicher Wettbewerber hat sich während der letzten 1½ Jahrzehnte die Braunkohle erwiesen, die als Rohbraunkohle bei einem Heizwert von einem Drittel der Steinkohle einen Durchschnittstonnenwert von 2,50 RM gegen 10,80 RM bei der Steinkohle erreicht. Die gesamte deutsche Braunkohlenförderung (137 Mio. t) übertraf die Steinkohlenförderung 1934 um 17 Mio. t. Die Absatzgebiete der Braunkohlenreviere sind bei weitem deutlicher gegeneinander abgegrenzt als diejenigen der Steinkohlengebiete. Vor allem ist eine scharfe Trennungslinie möglich zwischen einem west-süddeutschen Raum, in dem die linksrheinische Braunkohle herrscht, und dem übrigen Reichsgebiet, das der mitteldeutschen und ostelbischen Erzeugung vorbehalten ist[1]. Die Braunkohle gelangt meist als Brikett zum Versand; die Rohbraunkohle bestreitet nur ein Drittel des gesamten Eisenbahnversandes an Braunkohle. Im übrigen muß es hier sein Bewenden bei den Andeutungen haben, die anläßlich des Vergleichs des Kohlenbezugs der wichtigsten deutschen Empfangsgebiete gemacht wurden.

Alle Kohlenarten wiederum sind betroffen von dem Vordringen anderer Energieformen, wie der Elektrizität aus Wasserkraft und vor allem der Erdöltreibstoffe. Regionale Unterschiede drängen sich hierbei nicht auf, so daß in diesem Zusammenhang Untersuchungen über das Ergebnis dieses Ringens entbehrlich erscheinen. Anders sind die vermehrten Versuche zu beurteilen, die Kohle zu veredeln, sie statt in der festen Form als Gas, Elektrizität oder flüssigen Treibstoff abzusetzen. In beiden Fällen können die Folgen für die Beanspruchung der Ver-

[1] Meis a. a. O.

kehrsmittel und der Bedeutungswandel für die Standortlage des erzeugenden Betriebes nicht ausbleiben. Eine eingehendere Erörterung muß mangels Materials unterbleiben.

Auf die regional und sortenmäßig so verschiedene Kohlengewinnung wird grundsätzlich der Tarif einheitlich angewendet. Hat sich nun die Preisbildung für Kohlen verschiedener Sorten und verschiedener Herkunft an einem bestimmten Markte (z. B. Berlin) auf eine gegebene Tariflage eingespielt und wird alsdann das Tarifniveau gleichmäßig herabgesetzt, so ist es nur selbstverständlich, daß die Vergünstigung je nach Sorte (Preis) und Herkunft (Entfernung) verschiedenen Umfang annimmt (z. B. Ruhr- und schlesische Kohle in Berlin). Nur für Kohle gleicher Sorte und Güte (bzw. Preises) und gleicher Bezugsweite (Herkunftsentfernung) würde sich die Tarifsenkung einheitlich auswirken. (Wobei unter „Auswirkung" nur die Beeinflussung der Absatzfähigkeit von der Tarifseite her zu verstehen ist; inwieweit sich tatsächlich der Absatz der Tarifänderung entsprechend ändert, hängt wiederum davon ab, ob bzw. in welchem Umfange die Tarifänderung in den Preisen an den Verbrauchsplätzen zum Ausdruck gelangt.) Fallen, wie dies auf größere Entfernungen bei Kohle häufig vorkommt, die Vorfrachtunterschiede — gemessen am erzielbaren Preise — stärker ins Gewicht als die Erzeugungskostenunterschiede, so begünstigt die Tarifsenkung allerdings auch die Kohle mit den höheren Erzeugungskosten. Dieser Tatbestand war auch nach der Tarifsenkung vom 15. Dezember 1931 für die Ruhrkohle im Vergleich mit der oberschlesischen Kohle am Berliner Markt gegeben.

Der bisher skizzierte Sachverhalt hat die Plattform abzugeben für eine Prüfung des tariflichen Paritätsgrundsatzes. Der Grundsatz der Gleichbehandlung, wie er bis zur Kohlentarifreform von 1931 verstanden zu werden pflegte, besagte, daß die Fracht von allen Kohlengewinnungsstätten unter gleichen Bedingungen für die gleiche Beförderungsleistung gleich hoch sein soll. Indessen galt er schon früher nicht ausnahmslos[1], da z. B. die Küstentarife so eingerichtet waren, daß den westdeutschen Erzeugern das Nordsee-, den ostdeutschen dagegen das Ostseegebiet als Absatzmarkt zugedacht war. Mit gleichen Einheitssätzen für gleiche Entfernungen ist dies angesichts der geographischen Lage etwa des Ruhrgebiets und Oberschlesiens zu den Küstenzonen nicht möglich. Die Tarifpraxis, die es mit der Tagesarbeit der Tariffortbil-

[1] Insofern ist es ungenau, wenn Regul a. a. O. S. 81 bemerkt, der Grundsatz der Reichsbahn, „allen Gewinnungsstätten auf gleiche Entfernungen gleiche Frachten zu gewähren", sei „erstmals im Dezember 1931 verlassen" worden. Vgl. ebenda S. 80.

dung zu tun hat, vermeidet es, dem Begriff der Gleichbehandlung eine genaue Auslegung zu geben. Hier herrscht die Neigung, die Vorkriegsverhältnisse zur Grundlage zu machen, an der die seitherigen Veränderungen daraufhin geprüft werden, ob sie das damalige „Gleichgewicht" stützen oder beeinträchtigen. Dabei wechseln die Ansichten gelegentlich darüber, ob das Tarif s c h e m a, die Sätze, oder die Tarif w i r k u n g, die (veränderten!) Wettbewerbsverhältnisse, der Prüfstein sein sollen. Jede Tarifänderung — seit dem Kriege nicht gering an Zahl — schafft aber — gleichgültig ob im Einklang mit dem Vorkriegsstand oder nicht — einen neuen Zustand, auf den sich die Verfrachter einrichten und von dem um irgendeines Gleichgewichtsideals willen abzuweichen wiederum eine Härte, neue „Ungleichheit", bedeuten würde. Jeder Tarifzustand — mag er geartet sein, wie er will — verursacht Anpassungsvorgänge, die einem neuen tatsächlichen Gleichgewichtszustand zustreben.

Wir können die Anwendung des fundamentalen Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Reviere am besten an der Art der Durchführung der Tarifsenkung von 1931 studieren und sind in der vorteilhaften Lage, an der seitdem verflossenen Entwicklung die Auswirkungen beobachten zu können. Man muß zu dieser gewissermaßen experimentellen Betrachtungsweise seine Zuflucht nehmen, weil die Richtlinien für die Kohlentarifpolitik nicht offiziell festliegen oder wenigstens nicht so genau formuliert sind, daß jeder Zweifel ausgeschlossen wäre. Um die Maßnahmen von 1931 zutreffend würdigen zu können, muß man berücksichtigen, daß das Ausmaß der Senkung nicht der eigenen Initiative der Reichsbahn entsprang, sondern ihr von der Reichsregierung im Interesse der Kohlenverbraucher auferlegt war, ferner daß die Durchführung überstürzt erfolgen mußte, ohne eingehendere Prüfung ihrer mutmaßlichen Auswirkungen.

Nun zur Behandlung des Verhältnisses Ruhr—Oberschlesien, auf das es praktisch am meisten ankommt! Äußerst lehrreich ist hier die Rechtfertigung von Kompensationen, die man im Rahmen der allgemeinen Tarifsenkung Oberschlesien schuldig zu sein glaubte. Nach W e n z e l[1] hätte die Korrektur der Staffel des Haupttarifs an sich eine stärkere Begünstigung der Ruhrkohle als der oberschlesischen in der zwischen beiden strittigen Zone bedeutet. Es sei der Einwand abzuwehren, daß nur wegen der anormalen Staffelung bis 1931 die schlesische Kohle so weit habe vordringen können. Eine Wiedergutmachung wäre eine Härte für das Grenzgebiet gewesen. Daher sei ein Notstandstarif zu-

[1] Die Kohlentarifermäßigungen der Reichsbahn und ihre Wirkungen auf Oberschlesien. Oberschlesische Wirtschaft Nr. 4, 1932.

gunsten Oberschlesiens erforderlich geworden. „Dieser gewährt .... den gleichen absoluten Abschlag von dem früheren At 6, den die Ruhrkohle durch die Staffeländerung im Mittel (ab Gelsenkirchen) nach allen 501—710 km vom oberschlesischen Revier entfernt liegenden Bahnhöfen erhält." Was insbesondere den Versand nach Berlin anlange, so komme die Ermäßigung des At 6 in Höhe von 2,20 RM je t dem Ruhrgebiet für eine größere Menge zugute als Oberschlesien, weil der Absatz des ersteren in höherem Maße auf der Schiene erfolge als derjenige des letzteren. Mithin betrage die Durchschnittsermäßigung für jede nach Berlin abgesetzte Tonne für Oberschlesien wesentlich weniger als für die Ruhr. Auch hier sei der „Ausgleich" in einer weiteren Senkung zugunsten Oberschlesiens nach Groß-Berlin um weitere 1,50 RM je t gesucht worden. Das bedeute „im Durchschnitt eine völlige Gleichstellung der Kohlenfrachtermäßigung von Oberschlesien und von der Ruhr". Die einzige Ausnahme, bei der die Änderung der Frachtenspanne für Oberschlesien sich nicht habe ausgleichen lassen, bilde Süddeutschland, wo aber die Ruhrkohle gegen die Vorkriegszeit im Vergleich mit der oberschlesischen immer benachteiligt gewesen sei.

Die spätere Entwicklung hat allerdings gelehrt, daß die Neuordnung den Revieren die Ermäßigung (gerechnet auf die Tonne des gesamten Eisenbahnversandes) mit Unterschieden gebracht hat: Sie betrug beim Ruhrgebiet 14, bei Aachen dagegen nur 9,9 und Oberschlesien nur 11,5 %. Dementsprechend ist der Anteil des Ruhrgebietes an der Frachtbelastung des Gesamtverkehrs um ein geringes zurückgegangen, derjenige von Oberschlesien und Aachen dagegen leicht angestiegen.

Über Verschiebungen der Frachtbelastung (des Frachtaufkommens) innerhalb der Entfernungsstufen liegen Zahlen vor, die sich allerdings im wesentlichen auf den Verkehr des At 6 B 1 und den Notstandstarif zugunsten Oberschlesiens beschränken und daher nicht verallgemeinert werden dürfen. Wenn wir die Einnahmen aus diesen Tarifen auf diejenigen des At 6 B 1, soweit Ruhrkohle danach abgefertigt wurde, beziehen, so ergibt sich unter Zugrundelegung der Mengen von 1932:

Kohlenverkehrseinnahmen: Oberschlesien in % der Ruhr (Inlandverkehr ohne die meisten Sondertarifmengen wie Küsten- und Umschlagkohle)

	vor der Tarifänderung	nach der Tarifänderung
1— 49 km	5,3	5,3
50— 99 „	53,8	53,7
100—149 „	55,1	55,5
150—199 „	160,6	161,1

	vor der Tarifänderung	nach
200—299 km		
300—399 „	26,7	26,9
400—499 „	34,8	35,0
500—599 „	54,4	54,2
600—699 „	42,4	42,4
700—799 „	150,9	152,6

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Anteile an der Gesamtbelastung, die auf die einzelnen Entfernungsstufen entfallen, bei Ruhr und Oberschlesien eine sehr verschiedene Bedeutung haben, ja z. B. in der untersten Stufe geradezu im umgekehrten Verhältnis zueinander stehen, da auf 1—50 km bei der Ruhr der höchste, bei Oberschlesien dagegen der von allen Stufen bis 1000 km geringste Einnahmeanteil aufkommt. Dies wird noch deutlicher, wenn man von den nach der Tarifänderung aufkommenden Einnahmen (wiederum ohne Auslands-, Küsten- usw. Verkehr) diejenigen aus der Anfangsstufe (1—99 km) = 100 setzt:

	Ruhr	Oberschlesien
100—199 km	26,2	125,6
200—299 „	33,5	72,7
300—399 „	23,1	28,6
400—499 „	46,1	74,5
500—599 „	27,2	67,9
600—699 „	17,5	34,2
700—799 „	4,8	33,5

Bei Oberschlesien wächst der Index des Einnahmeanteils noch auf 50,6 (800—899 km) und 73,7 (900—999 km), während er bei der Ruhr in diesen Stufen sich Null nähert.

Studiert man die Veränderungen, die die Tarifreform in den Frachtbelastungsanteilen der einzelnen Entfernungsgruppen hervorgerufen hat, so ergeben sich die folgenden: (Steigerung des Anteils: +, Senkung: —)

	Ruhr %	Oberschlesien %
1— 49 km	+ 4	0
50— 99 „	+ 9	+ 4
100—149 „	0	+ 4
150—199 „	+ 3	+ 2
200—299 „	— 5	— 8
300—399 „	— 13	— 15
400—499 „	— 6	— 10
500—599 „	0	— 5
600—699 „	+ 7	0
700—799 „	0	+ 7

Die Tendenz der Tarifänderung war, die für die Ruhr bei etwa 350 km bestehende Absatzsperre zu beseitigen. Indem dies gelungen ist, ist — bei insgesamt verringerter Frachtbelastung — eine Schwerpunktverlagerung eingetreten, derart, daß heute auf dem Nahverkehr ein relativ größerer Teil der Gesamtfrachtlast ruht als vordem. Dies gilt für die Ruhr, aber auch in abgeschwächtem Maße für Oberschlesien. Beiden gemeinsam ist ebenfalls die Steigerung der anteiligen Last für die weiten Entfernungen (ab 600 oder 700 km). Die Entlastung ist bei beiden schließlich am größten in der Stufe von 300—399 km, wobei hervorzuheben ist, daß die Einnahmen dieser Stufe schon früher bei der Ruhr absolut fast viermal so groß waren wie bei Oberschlesien.

Die vorstehend zahlenmäßig erfaßten Tendenzen gelten im wesentlichen für die nach dem allgemeinen At 6 B 1 verfrachteten Mengen. Zeigen sie schon deutlich die Problematik des Paritätsgedankens, so erst recht die Sondertarife, insbesondere nach Groß-Berlin und nach der Küste. Die hier zutage tretenden Unterschiede sind allerdings besonders daraufhin zu prüfen, ob und in welchem Umfange sie Kompensationen für Ungleichheiten des allgemeinen Tarifs darstellen. Erfährt doch die Vermehrung und Verfeinerung der Sondertarife gerade aus der Paritätsforderung immer neue Impulse. Das wichtigste Beispiel der Schaffung eines Notstandstarifs zugunsten Oberschlesiens infolge Umbaues des Haupttarifs wurde schon erwähnt. Die meisten Sondertarife, für die das Paritätsproblem auftaucht, haben allerdings selbständige Bedeutung, so daß der Paritätsmaßstab an sie jeweils besonders angelegt werden kann.

Im Rummelsburger Tarif handelt es sich darum, die Frachtsätze für Kohle verschiedener Herkunft, aber einheitlichen Empfangsgebiets und Verwendungszwecks richtig aufeinander abzustimmen, im Küstenverkehr eher darum, verschiedene Empfangsgebiete für Kohle verschiedener Herkunft sozusagen zu „rerservieren", d. h. gegeneinander abzugrenzen.

Der Rummelsburger Tarif löst die Aufgabe dadurch, daß er die Frachtsätze einander stark annähert, so z. B. von Gelsenkirchen und von Gleiwitz nach Charlottenburg auf 9,10 RM/t, obwohl nach dem allgemeinen At und dem At 6 B 22 sich zwischen beiden Verkehrsbeziehungen eine Differenz von 1,80 RM/t zugunsten Oberschlesiens ergibt. Für diesen Spezialtarif hat man also die im übrigen preisgegebene Frachtsatzgleichheit, die auf ungefährer Entfernungsgleichheit beruhte, beibehalten. Für die Aachener Kohle (ab Kohlscheid), die gemäß At 6 B 44 9,50 RM/t bezahlt, also nur 0,40 RM mehr als oberschlesische, beträgt der Frachtnachteil auf Grund der allgemeinen Tarife (6 B 1 und

22) sogar 2,80 RM. Gegen Gelsenkirchen hat Kohlscheid einen Nachteil von nur 3 %, während er nach At 6 B 1 8 % beträgt. Geringere Abweichungen der Sondertarifsätze (6 B 44) untereinander bringen hauptsächlich die Entfernungsunterschiede innerhalb der Versandreviere und zwischen den Berliner Empfangsbahnhöfen zum Ausdruck, während gewissermaßen die Durchschnittsentfernung der Reviere von Berlin ausgeglichen wird. Die Mindestmengenbindung ändert hieran nichts, da es genügt, wenn die vorgesehene Mindestmenge von 800 000 t jährlich im gesamten Geltungsbereich des Tarifs aufkommt; es ist unerheblich, in welchem Umfange die einzelnen Reviere am Verkehr beteiligt sind, wenn nur die Auflieferung in geschlossenen Zügen erfolgen kann.

Die mengenmäßig um ein Vielfaches wichtigeren Küstentarife teilen das Empfangsgebiet in der Weise, daß die Ermäßigungen der westdeutschen Förderung im Bereich der Nord- und westlichen Ostseeküste, der oberschlesischen Förderung dagegen im Bereich der übrigen Ostseeküste zugestanden werden.

Eine eindeutige Grenze zwischen den beiden Empfangsgebieten besteht nicht; vielmehr ist Mecklenburg bevorzugtes Empfangsgebiet sowohl im At 6 B 11 (für die Ruhr usw.) als auch im At 6 B 12 (für Oberschlesien). Wie „Die Reichsbahn" mitteilt[1], hat man geglaubt, eine Ungleichheit schon darin erblicken zu können, daß der westdeutsche Tarif ein Empfangsgebiet von nur rund 50 000 qkm, der schlesische hingegen von 80—90 000 qkm vorsehe; von der Gesamtfläche entfielen also auf das Ruhrgebiet mit einer Förderung von 120 Mio. t nur 40, dagegen auf Oberschlesien mit einer Förderung von nur 30 Mio. t 60 % der Fläche. Mit Recht weist „Die Reichsbahn" diese groteske Beweisführung zurück. Ein weiterer Vorwurf betrifft die Unterschiede in den begünstigten Höchstentfernungen für die Ruhr einerseits, Oberschlesien anderseits. Hiergegen wendet die Reichsbahn ein: Wäre man bei der Ruhr in der gleichen Weise vorgegangen wie bei Oberschlesien, so hätte die Ruhr Frachtsätze erhalten müssen, die bis tief nach Pommern hineingereicht hätten. Für die Ausdehnung eines Ausnahmetarifs sei aber das wirtschaftliche Bedürfnis maßgebend, das sich an den Kilometern der Tarifentfernungen nicht abmessen lasse. Ein solches liege aber nicht vor. Zudem erweise ein Blick auf die Landkarte die Haltlosigkeit der Kritik; denn der Entfernungsvorsprung des Ruhrgebietes bis zur Küste gegenüber Oberschlesien sei an sich so groß (durchschnittlich 200 km), daß sich die weiteren Entfernungen für Oberschlesien

[1] Jahrg. 1931, S. 464.

von selbst aus seiner ungünstigen geographischen Lage zur Küste ergäben. Als Erfüllung der Paritätspflicht bezeichnet es die Reichsbahn schließlich, daß sie auch die Braunkohlengebiete zugelassen habe, ebenfalls unter Beachtung bestimmter Grenzen für die einzelnen Erzeugungsgebiete, daß mithin nicht für jedes Revier der Absatz nach dem gesamten Küstengebiet begünstigt ist.

Offen bleibt aber die Frage nach der Begründung für die Herbeiführung eines Ausgleichs zwischen der Gunst und Ungunst der „geographischen Lage" und nach dem Gradmesser hierfür. Ein Hinweis auf die vorgesehenen Absatzmengen etwa im Verhältnis zur Förderung würde nicht befriedigen, weil sich kein zwingender Grund finden läßt, der für einen ganz bestimmten Umfang der Lieferungen eines Reviers in ein Empfangsgebiet oder auch nur für eine Relation zu den Lieferungen eines Konkurrenzreviers spräche. Wenn der westdeutsche Versand nach At 6 B 11 etwa das Dreifache des schlesischen nach At 6 B 12 beträgt, so kann man dies nur zur Kenntnis nehmen in dem Bewußtsein, daß das Verhältnis ebensogut anders hätte ausfallen können. Wenn die Abgrenzung der Empfangsgebiete in den Küstentarifen tatsächlich nicht willkürlich nach Bestimmung der Reichsbahn, sondern in gegenseitigem Einvernehmen mit den Syndikaten erfolgt, so geht daraus hervor, daß sich die Praxis mit dem Kompromiß hilft, um die Einflußsphären „paritätisch" festzulegen.

Jedenfalls — und dies bestätigt die zur Zeit gültige Tariflage — genügt es nicht, die beiderseitigen Empfangsgebiete in den Frachtsatzzeigern gegeneinander abzugrenzen, sondern „zum Ausgleich" der größeren Absatzferne müssen Oberschlesien größere Ermäßigungen zugestanden werden. Wenn sich die durchschnittliche Versandweite der Ruhrkohle nach At 6 B 11 zu derjenigen Oberschlesiens nach 6 B 12 wie 1 : 3 verhält, so stehen die durchschnittlichen Frachtsätze im Verhältnis 1 : 1. Es verträgt sich also offenbar nicht nur mit dem Paritätsgedanken, sondern wird durch ihn geradezu gefordert, wenn hüben und drüben auf gleiche Entfernungen verschiedene Frachtsätze erhoben werden oder die gleiche Fracht für verschiedene Entfernungen zu bezahlen ist. So z. B. Gleiwitz—Stettin (504 km) Ortskohle 7 RM und Gelsenkirchen —Lübeck (411 km) Ortskohle 7 RM. Daß auf verschiedenen Entfernungen die Ermäßigungen gegen At 6 B 1 verschieden ausfallen, braucht nicht weiter wunderzunehmen. Z. B. beträgt die Fracht nach At 6 B 11 bzw. 12 in Prozent derjenigen nach 6 B 1:

	Ortskohle	Bunkerkohle	Ausfuhrkohle
Gelsenkirchen—Hamburg (345 km) . .	88	46	43
Gleiwitz—Stettin (504 km)	58	44	36

Bei Einführung des Küstentarifs 6 B 15 für Saarkohle hat man trotz der großen Ermäßigung, die er brachte, in der Öffentlichkeit darauf hingewiesen, daß damit „Frachtgleichheit mit der Ruhrkohle noch nicht erreicht" sei, da die Fracht Saar—Hamburg mit z. B. 7,30 RM (für 690 km) diejenige von Gelsenkirchen (345 km) immer noch um 1,30 RM übertreffe. Trotzdem beträgt in diesem Falle die Ermäßigung des Küstentarifs gegen 6 B 1 für die Saar 46 %, für die Ruhr dagegen nur 35 %.

Eine Anpassung an die unterschiedliche Größenordnung der Fördergebiete bedeutet es, wenn in manchen Tarifen etwa von der Ruhr höhere Mindestmengen gefordert werden als z. B. von Aachen. Das Bestreben, ein möglichst hohes finanzielles Erträgnis zu sichern und doch kleinere Reviere von der tariflichen Vergünstigung nicht durch eine unerfüllbare Mindestmengenanforderung auszuschließen, führt hier zu einer formalen Ungleichheit in der Behandlung der Verfrachter.

Die Reihe der Beispiele, die die Auslegung und Anwendung des Paritätsgrundsatzes auf die verschiedenste Weise zeigen, wächst schier ins Unendliche. Hinzu kommt, daß die Meinungen im Einzelfalle durchaus geteilt sein können, ob der Paritätsgrundsatz gewahrt oder verlassen werde. So haben Kritiker just in den Kompensationen für Oberschlesien durch Einführung des At 6 B 22, der nach Ansicht der Reichsbahn (s. o.) ausgesprochenermaßen eine Verschiebung des früheren Gleichgewichts zwischen Ruhr und Oberschlesien verhüten wollte, das Alarmsignal dafür erblickt, daß eine Abkehr von dem bis dahin geltenden Grundsatz paritätischer Behandlung aller Reviere erfolgt sei[1]. Soviel scheint wenigstens aus dieser Erörterung hervorzugehen, daß bei einem Vergleich mehrerer Reviere miteinander stets die Gesamtheit der Tarife betrachtet werden muß, da es immerhin vorkommen könnte, daß, was in einem Tarif nachteilig ist, durch Vorteile eines anderen ausgeglichen würde.

Es ist schließlich die Frage zu stellen, ob man in dem Bestreben, die Parität zu verwirklichen, Rücksicht zu nehmen habe auf die Ausstattung eines Reviers mit sonstigen Beförderungsgelegenheiten. Soweit feststellbar, hat dieser Gesichtspunkt nur Beachtung gefunden, wenn

[1] Regul a. a. O. S. 81. — Rhein.-Westf. Kohlen-Syndikat, Bericht über 1931/32, S. 13.

das Wettbewerbsinteresse der Reichsbahn im Spiele war. Indessen kann es nicht ausbleiben, daß die allgemeine verkehrsgeographische Lage eines Reviers grundsätzlich in Rechnung gestellt wird, wenn man einmal dazu übergegangen ist, die Pflicht zur Parität als eine materiale aufzufassen, die die Prüfung der Förderungswürdigkeit mit all ihren Bedingungen zur Voraussetzung hat. Hierauf verzichten kann nur, wer sich für die formale Parität entschieden hat. (Vgl. die auf S. 1334/35 wiedergegebene Begründung für die Einführung des schlesischen Notstandstarifs.)

Nach der bisherigen Entwicklung steht es außer Zweifel, daß die Beschränkung auf die rein formale Parität gleichen Frachtsatzes für gleiche Entfernungen nicht mehr aufrechterhalten worden ist, wenn sie je streng gegolten hat. Es steht aber ebenso außer Zweifel, daß die Neigung zur materialen Parität nur zögernd und zurückhaltend zum Ausdruck gelangt — verständlich, wenn man bedenkt, welche Verantwortung sich die Tarifpolitik damit aufladen kann. So wird man zwei verschiedene Grundhaltungen in der Einstellung zu dieser Verantwortung auseinanderhalten können: Orientiert sich der Gedanke der Gleichheit an dem Tarifzustande im zeitlichen Verlauf und zugleich an Vorstellungen über die örtliche Ausbalanzierung, so pflegen diese Vorstellungen selbst doppelpolig zu sein: Entweder huldigen sie dem Grundsatz der Nichteinmischung in die bestehenden Standortsverhältnisse, wonach es nicht als Sache der Eisenbahn betrachtet wird, die von Natur aus gegebene Lage der Kohlenreviere zum Absatzgebiet durch Tarifmaßnahmen zu verbessern. Dann besteht die Parität in der passiven Anerkennung der standortlich bedingten Unterschiede und in der Überwachung ihrer Innehaltung. Oder aber man hält es für eine positive Aufgabe der Tarifpolitik, Standortgunst und -ungunst, die verschieden verteilt sind, auszugleichen, d. h. die von Natur aus nicht gegebene Parität erst aktiv herzustellen. Dies führt dann dazu, regionale Veränderungen in den Selbstkostengrundlagen (z. B. Lohnverhältnissen) in der Tarifpolitik zu berücksichtigen[1]. Beide Betrachtungsweisen

[1] So erwähnt Wenzel a. a. O., daß für die Änderung der Staffel bis 350 km (1931) das Bestreben einer Ausgleichung der vor dem Kriege geänderten Lohn- und Preisverhältnisse mitbestimmend gewesen sei, gewissermaßen in später Vollendung dieses Gedankenganges, der bei Einführung des Staffeltarifs in das Normalgütertarifschema 1920 mitgesprochen habe.

gehen leicht ineinander über, wenn die Berücksichtigung des zeitlichen Gesichtspunktes eine ursprünglich rein passiv gemeinte paritätische Einstellung zu den Standortgegebenheiten nötigt, zu aktiven Ausgleichsmaßnahmen überzugehen, wenn diese „Gegebenheiten" selbst sich ändern. Immerhin darf man wohl sagen, daß die Deutsche Reichsbahn stets der ersteren Einstellung den Vorzug gegeben und sich damit meist in Übereinstimmung mit den Verfrachterkreisen befunden hat.

Über einen längeren Zeitraum, der die letzten Vorkriegsjahre einschließt, betrachtet, finden sich mancherlei Anzeichen dafür, daß die Tariflage sich für die Ruhrkohle im Vergleich mit den übrigen Revieren ungünstig entwickelt hat. Wenn die tatsächliche Absatzgestaltung dies kaum erkennen läßt, — der Absatz am Berliner Markt hat z. B. seinen Umfang ungefähr beibehalten — so ist das kein Gegenbeweis, da in manchen Fällen ein Ausweichen auf den Schiffahrtsweg (so auch nach Berlin) möglich ist und vor allem die Preisbildung über größere Anpassungsfähigkeit verfügt. Das Institut für Konjunkturforschung hat errechnet, daß nach den Listenpreisen und Eisenbahnfrachten ein Absatz der Ruhrkohle auf Entfernungen von mehr als 500 km ausgeschlossen sei. Wenn tatsächlich beachtliche Mengen auf der Schiene bis zu 750 km befördert werden, so liegt die Erklärung in Preiszugeständnissen, die so weit gehen können, daß nur noch die proportionalen Kosten gedeckt werden, d. h. die Erlöse müssen mindestens den Mehrkosten gleichkommen, die entstehen würden, wenn das betreffende Geschäft unterblieben wäre. Immerhin ist festzustellen, daß die Tarifmaßnahmen von 1931 die Lage der Ruhrkohle merklich gebessert haben.

Im übrigen hat die Tarifreform von 1931 zur Folge gehabt:

Zurückdrängung der linksrheinischen Braunkohle zugunsten der Steinkohle,

Steigerung des Frachtaufkommens aus dem gesamten Braunkohlenverkehr, so daß es heute dasjenige aus dem Steinkohlenverkehr überwiegt,

starkes Sinken der nach At 6 B 1 verfrachteten Mengen, mithin Fortsetzung einer schon einige Jahre zuvor sich anbahnenden Tendenz[1], die der zunehmenden „Individualisierung" vermittels zahlreicher Sondertarife entspricht.

[1] Abnahme von 1928 auf 1934 um etwa 30 %!

Im Lichte der Tarifsystematik.

Zu den „Bedingungen" der Tariflage der Ruhrkohle muß man auch die allgemeinen Tarifgrundsätze rechnen, die teils verwirklicht, teils nach Verwirklichung strebend, ihren Einfluß geltend machen. Wie ordnen sich die Kohlentarife in das Ganze der Eisenbahnfrachten, ja der Verkehrspreise überhaupt, ein? Innerhalb des Eisenbahntarifsystems ist von ihrem Charakter als Ausnahmetarife auszugehen. Vielfach sieht man den allgemeinen Kohlentarif 6 B 1 wie eine Klasse des Normalgütertarifschemas an. In der Tat sind die Mengen, die nach der eigentlichen „Regelklasse" F verfrachtet werden, verschwindend gering und diejenigen nach At 6 B 1 erdrückend groß, auch wenn man sie mit anderen Regelklassen vergleicht. (Die Mengen des At 6 B 1 erreichten 1934 50 % der Mengen des gesamten nach Normaltarifen abgefertigten Wagenladungsverkehrs, die Einnahmen etwa 30 %. Der Anteil am Frachtgut in Wagenladungen überhaupt betrug 16 bzw. 13 %.) Indessen steht einer Gleichsetzung des At 6 B 1 mit einer Regelklasse ein gewichtiges Hindernis im Wege: die Abweichung im Verlauf der Entfernungsstaffel. Dadurch löst sich der Kohlentarif aus dem Gefüge der „horizontalen" und „vertikalen" Staffelung, in das die 7 Wagenladungsklassen nach einheitlichen Aufbauprinzipien eingespannt sind. Es wäre daher ein vergebliches Beginnen, wollte man die Sätze des At 6 B 1 — oder gar der übrigen Sondertarife — der horizontalen Klassenstaffel einfach anreihen; ist diese als Streckensatzspannung auf alle Entfernungen genau und als Bruttofrachtspannung ungefähr gleich, so würde sich ihre Fortsetzung in der Horizontalen je nach Wahl der Entfernungsgrundlage stets verändern. Ganz abgesehen davon, daß der ursprüngliche Sinn der Klassenstaffel, die eben Güter verschiedener Einstufung miteinander vergleicht, durch Ausdehnung dieses Vergleichs auf verschiedene Tarifsätze ein und derselben Güterart verloren geht. Eine Zusammenstellung aller Frachtsätze kann nur eine Vorstellung über das Ausmaß der Ermäßigungen, jeweils auf eine bestimmte Entfernung bezogen, geben. Schließlich würde die Anhängung des allgemeinen Kohlentarifs an das Regelschema das formale Bedenken erregen, daß ein — wenn auch recht geringfügiger — Teil der Kohle nach Klasse F abgefertigt wird, der Platz im System also schon vergeben ist, wenn er auch so gut wie leer bleibt.

Einen Regelcharakter gewinnt der At 6 B 1 nur, wenn man ihn den zahlreichen Kohlensondertarifen gegenüberstellt, die Kohlentarifierung also verselbständigt, im Hinblick darauf, daß die Hauptmasse der Trans-

porte nach ihm abgerechnet wird. Führt die Kohlentarifierung einerseits ein Sonderdasein (das auch in der geschäftsordnungsmäßigen Bearbeitung seinen Ausdruck findet), so entbehrt sie anderseits natürlich nicht der Richtlinien, deren wichtigste uns zu sein scheinen: der Verzicht auf Ausdehnung des Wertprinzips auf den Kohlenverkehr; die Gleichbehandlung aller Verfrachter und die materielle Tarifeinheit. Nur der erstgenannte Grundsatz ist der Kohlentarifierung eigen; die beiden letzteren schöpfen ihre verbindliche Kraft aus der allgemeinen Tarifpolitik, mit der auch die Regelung auf unserem Teilgebiet tunlichst nicht in Widerspruch geraten darf.

Die Ablehnung der Wertstaffel im Bereich des Kohlenverkehrs besagt, daß grundsätzlich kein Unterschied zwischen den verschiedenen Arten und Sorten gemacht wird, daß z. B. Rohbraunkohle, obwohl deren Wert ab Grube nur 15—20 % des durchschnittlichen Steinkohlenpreises beträgt, dieselbe Fracht bezahlen muß wie diese. Nun zählt gewiß auch die teuerste Steinkohlensorte in der wirtschaftlichen Güterhierarchie noch zu den geringstwertigen Gütern; aber es darf nicht übersehen werden, daß prozentuale Wertunterschiede von solchem Ausmaß, wie sie zwischen den Kohlenarten bestehen, bei anderen Gütern, die der Normalgütereinteilung unterliegen, schon eine Einstufung in verschiedene Klassen zu begründen pflegen[1]. Es entspricht jener Tarifeigenart, wenn Rohbraunkohle nur in verhältnismäßig geringem Umfange und auf kurze Strecken zum Versand gelangt, die Eroberung entfernterer Märkte dem verarbeiteten Brikett (von etwa vierfachem Werte) überlassend. Das Ruhrgebiet als Versender der höchstwertigen Kohle hat ein starkes Interesse an der Aufrechterhaltung einheitlicher Tarifierung, da eine allgemeine Bevorzugung z. B. der Braunkohle eine Erhöhung der Steinkohlenfrachten zur unvermeidlichen Folge hätte, von der durch ein Vordringen der Braunkohle verursachten Absatzbeeinträchtigung zu schweigen. Zur Vermeidung von Mißverständnissen sei bemerkt, daß die Ruhrkohle nicht etwa dank ihrem höheren Wert eine so große Absatzweite erreicht, sondern weil die Fracht am erzielbaren Preis einen geringeren Anteil in Anspruch nimmt als bei geringerwertiger Kohle. Dies gilt wiederum nur bis zu der Grenze, an der sie dem Wettbewerb der geringerwertigen (z. B. oberschlesischen) Steinkohle begegnet. Eine noch

[1] Z. B. umspannen Erz-Roheisen-Stabeisen, deren Werte sich ungefähr verhalten wie 1 : 5 : 8, die Klassen G bis D. Die Werte von Rohbraunkohle und bestem Anthrazit verhalten sich wie 1 : 11. Eine höhere Fracht für Koks als für Steinkohle kennen z. B. Belgien und Polen, während Dänemark und Österreich einen Unterschied zwischen Braun- und Steinkohle machen.

größere Absatzweite als die Ruhrkohle hat selbstredend jede billigere Steinkohle gleicher Qualität (siehe Oberschlesien!).

Die Indifferenz des Tarifs gegen Wertunterschiede wird stets einen Anreiz bilden, die höherwertige an Stelle der niedrigerwertigen Kohle zu versenden. Tritt eine solche Wirkung in größerem Umfange ein, so erleidet die Reichsbahn einen Einnahmeausfall in dem Maße, in dem der höhere Heizwert je Gewichtseinheit Transporte entbehrlich macht. Hat das Vordringen der Braunkohle nach dem Kriege der Eisenbahn zusätzliche Transportmengen zugeführt, so scheint neuerdings, wenigstens bei der rheinischen Braunkohle, die Entwicklung sich ins Gegenteil verkehren zu wollen. In beiden Fällen lagen die Ursachen aber außerhalb des Tarifs.

Auf den ersten Blick scheint es nicht recht erklärlich, warum der Tarif bei der Kohle das sonst geübte Verfahren der Wertunterscheidung verläßt — es sei denn aus dem Gesichtspunkt, unterhalb einer bestimmten Wertgrenze mit solchen Unterscheidungen aufzuhören oder auf sie geringeres Gewicht zu legen[1]. Man muß daher daran erinnern, daß die Wertdifferenzierung nicht allein das Wesen der Gütereinteilung ausmacht. Vielmehr berücksichtigt diese neben dem Merkmal des Wertes die allgemeine volkswirtschaftliche Bedeutung eines Gutes, seine Wettbewerbsbedingungen, die Standortgliederung seiner Erzeugung, seine transporttechnischen Eigenschaften (Sperrigkeit!) usw. Auch für die Kohle ist die Annahme berechtigt, daß für die Gleichbehandlung aller Sorten deren gemeinsame Eigenschaft als wichtigster gewerblicher und hauswirtschaftlicher Brennstoff von allgemeiner Verbreitung den Ausschlag gegeben und über die Wertunterschiede hat hinwegsehen lassen. Man könnte diese Eigenart des Tarifs auch als Neutralität gegenüber dem Wettbewerb der verschiedenen Kohlenarten deuten, indem von der Frachtseite her keiner der Rivalen einen Vorsprung erhält.

So vollkommen die Abstinenz von der Beachtung des Wertmerkmals, so reich ist die Differenzierung in anderer Beziehung. Rücksichten, wie sie für den Aufbau der regelrechten Gütereinteilung mitbestimmend sind, fehlen hier nicht, nur treten sie stets vereint mit örtlicher Beschränkung auf: Kohle zum Betrieb von Hochöfen oder von Elektrizitätswerken usw. wird nicht generell aus dem Haupttarif 6 B 1 herausgenommen, sondern nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen begünstigt. Oder es werden überhaupt nur bestimmte Verkehrsbeziehungen einer Sonderbehandlung unterworfen. An dem Aus-

[1] Immerhin finden sich in den Klassen G und F manche Güter, die einen geringeren Wert als Kohle haben.

nahmecharakter der Kohlensondertarife besteht daher kein Zweifel. Dies schließt eine Systematik, wie die neuerlichen Darlegungen von Spiess[1] erkennen lassen, aber keineswegs aus. Der Normaltarif müsse „auf die Wirtschaft eines Gebietes im allgemeinen abgestellt" sein. Bei Ausnahmetarifen hingegen sei eine „spezielle, meist wirtschafts-, d. h. innerpolitische Begründung" unerläßlich.

Der nächstliegende Einteilungsgrund für eine Systematisierung ist der des räumlichen Geltungsbereichs, beginnend mit dem von allen Kohlengewinnungsstätten nach allen deutschen Bahnhöfen geltenden At 6 B 1 und endend bei den speziellsten Notstandstarifen. Hieraus ist aber für unser Thema ebensowenig zu gewinnen, wie aus einer Gliederung nach dem Zweck (Ausfuhr, Umschlag usw.). Es interessieren hier vielmehr einige besonders auffallende Eigenarten der Frachtberechnungsweise und ihre Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller (§ 6 Abs. 1 EVO.) sowie das Verhältnis der Kohlentarife zum Prinzip der materiellen Tarifeinheit (Einheitlichkeit der Beförderungspreise im ganzen Reichsbahngebiet). Wir hätten damit die Beziehung hergestellt zu den beiden wichtigsten Grundsätzen aller Eisenbahntarifpolitik, die den Anspruch erheben, sowohl für die Regel- als auch für die Ausnahmetarife gültig zu sein[2].

Die meisten der Sondertarife setzen die Erreichung einer Mindestmenge voraus oder gewähren bei Überschreitung gewisser u. U. mehrfach abgestufter Mengen zusätzliche Vergünstigungen. An der formalen Vereinbarkeit der Mengenklausel mit § 6 EVO. dürfte kein Zweifel bestehen, da Gleichmäßigkeit der Tarife nur „bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen" verlangt wird. Wenn gerade die Mindestmengen von dem Umfange, wie wir ihn in manchen Kohlentarifen antreffen — das Ruhrgebiet stets an der Spitze — nun aber tatsächlich kein zweiter Verfrachter zu erfüllen vermag, scheinen die betreffenden Tarife dem Erfolge nach doch „auf den Mann" erstellt zu sein. Aber in unserem Fall ist der „Kontrahent" — ein Ausdruck, der sich bezeichnenderweise in diesem Zusammenhang eingebürgert hat! — das Syndikat (mit der Ausnahme des At 6 B 44, bei dem das Berliner Elektrizitätswerk als Empfänger die Garantie übernimmt), also die Gesamtheit der Revierzechen.

[1] Die besondere Bedeutung der Landwirtschaft für die Systematik der Eisenbahntarife. Jahrg. 1936 dieses Archivs, S. 72.

[2] Vgl. Adolph, Eisenbahngütertarifwesen, Berlin 1933, S. 73 f.

Wenn die Mindestmengen der Förderfähigkeit der Reviere angepaßt sind, so kommt hierin zwar das im Sinne des § 6 liegende Bestreben zum Ausdruck, niemanden von der Tarifvergünstigung auszuschließen, aber auch der Verzicht auf eine formale Gleichheit der Mindestmengen, deren Höhe sich einheitlich nach der kleinsten vorkommenden hätte richten müssen. Den eigentlichen Sinn dieser Abstufung wird man daher in ihrer Fähigkeit zur Sicherung der unter den Bedingungen der Tarifermäßigung erzielbaren größtmöglichen Einnahmen zu suchen haben. Theoretisch wohnt der Mengenklausel die Tendenz inne, den Absatz in bestimmte Bahnen, eben die durch die betreffenden Tarife bevorzugten Richtungen, zu lenken, indem Lieferungen in die Empfangsgebiete dieser Tarife forciert werden, um des Frachtvorteils nicht verlustig zu gehen, eine Sorge, die freilich in Zeiten stärkerer Beschäftigung weniger drückend ist[1]. Ein anderes Mittel zur Erreichung der geforderten Mindestmenge ist die Umleitung von Wasserverkehrsmengen auf die Schiene. Dies setzt voraus, daß in der betreffenden Verkehrsbeziehung ein Wasserweg zur Verfügung steht und die Bahnfracht es mit der Schiffsfracht aufnehmen kann. Eine Entziehung von Verkehrsmengen, die die Ausnutzung des Kahnmaterials gefährden würde, kann aber wirtschaftlich nicht erwünscht sein. Die praktische Tragweite wird man in allen diesen Fällen nicht überschätzen.

Theoretisch bedeutet die Mengenbindung ferner eine Erschwerung der industriellen Kalkulation — beim Erzeuger wie Verbraucher von Kohle —, da streng genommen nicht voraussehbar ist, ob Absatz und Bezug in bestimmten Verkehrsbeziehungen den erforderlichen Umfang erreichen oder in welche Stufe der Vergünstigung sie fallen werden. Solche Unsicherheit ist meist dort weniger groß, wo die Versandmengen des ganzen Reviers zusammengezählt werden können als dort, wo die Einzelsendung einen Mindestumfang haben muß (wie z. B. im Siegerländer Brennstofftarif 45 t).

Man könnte aber auch die Mengenklausel als Auswirkung des Kosten-(Wagenraum-)prinzips verstehen, indem sie die Auflieferung der größten Mengen prämiiert, in scheinbar konsequenter Ausgestaltung des Grundsatzes, nach dem Wagenladungen vor Stückgut und größere Wagenladungen vor kleineren bevorzugt werden. Indessen wäre dies nur einleuchtend, wo die Mengenklausel sich auf die gleichzeitige Auflieferung bezieht oder höchstens, wo das Bemühen um ihre Erfüllung

[1] Sofern nicht die Mindestmengen mit Besserung der Beschäftigungslage heraufgesetzt werden!

eine gewisse Regelmäßigkeit der Auflieferung zur Folge hätte. Die auf einen längeren Zeitraum (Monat oder Jahr, was meist der Fall ist) bezogene Mengenbindung im eigentlichen Sinne entbehrt jenes Charakters, da sie die Kosten der Abfertigung oder Zugbildung völlig unberührt läßt.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß für den Ruhrkohlenabsatz im allgemeinen die Mengenbindung günstig wirkt, sofern nur durch sie eine Tarifermäßigung erkauft werden kann. Das Interesse des Bergbaus an Tarifvergünstigungen und das Interesse der Reichsbahn am finanziellen Ergebnis verbünden sich, um in der Form des Mengentarifs zu größtmöglicher Deckung zu gelangen. Die Reichsbahn glaubt in diesen Fällen, nicht ohne Übernahme einer Gewähr für gewisse Mindesteinnahmen durch den Partner Tarifermäßigungen einräumen zu können, der Bergbau geht auf die Bedingung im Vertrauen ein, daß die winkende Senkung eine Absatzvermehrung ermöglicht oder wenigstens begünstigt. Das Ruhrgebiet nimmt in dieser Beziehung grundsätzlich keine andere Stellung ein als die anderen Reviere; doch kann es nicht ausbleiben, daß die hier aufkommenden gewaltigen Mengen eine solche Tarifform tatsächlich erleichtern.

Die Pflicht zur Gleichbehandlung aller Verfrachter im Sinne des Wortlautes des § 6 EVO. schließt die materielle Tarifeinheit nicht ein. Die materielle Tarifeinheit in dem Vollsinne, daß von allen deutschen Bahnhöfen für gleichartige Güter auf gleiche Entfernungen gleich hohe Frachten zur Erhebung gelangen, gilt nur im Rahmen des Regeltarifs und darüber hinaus der allgemeinen Ausnahmetarife, d. h. derjenigen mit unbeschränktem Geltungsbereich (wie in etwa At 6 B 1). Jeder spezielle, z. B. auch schon ein Seehafentarif, ist eine Durchbrechung des Prinzips, sofern er bestimmte Verkehrsbeziehungen (Entfernungen) herausgreift, um ihnen eine Sonderbehandlung zu teil werden zu lassen.

Eine weitere Einschränkung der Einheit bringt die verschiedentlich zutage getretene Tendenz, die Entfernung als solche bei der Tarifbildung zu vernachlässigen. Vor allem jeder Rückvergütungstarif, der nicht eine prozentuale Erstattung (z. B. 25 % der Fracht des At 6 B 1 in einigen Notstandstarifen) vorsieht, sondern eine solche je t (z. B RM 0,50—2,00/t je nach Versandmenge im Ausfuhrtarif 6 G 11), hat eine solche Wirkung. Auch die hier und da wiederkehrende Bedingung, daß der Reichsbahn eine Mindesteinnahme je t verbleiben müsse, ist unter Umständen hierher zu zählen. Es handelt sich bei diesen Tarifen regel-

mäßig um solche, in denen zwar nicht zwischen den Zielbahnhöfen, wohl aber zwischen den Versandbahnhöfen Entfernungsunterschiede bestehen, die zu groß sind, als daß rein rechnerische Auf- oder Abrundung sie zum Verschwinden brächte.

Eine eigentümliche Zwischenstellung zwischen diesen und den gewöhnlichen lokal abgegrenzten Sondertarifen nehmen die Küstentarife ein. Die dem Versandrevier zugekehrten „Grenz"-Bahnhöfe des Küstenstreifens genießen teilweise bedeutende Ermäßigungen, die ihren nächsten Nachbarn außerhalb der Küstenzone (auch wo diese dem Versandrevier näherliegen) vorenthalten bleiben. Die Staffelung mildert die sich durch solche Berechnungseigenarten ergebenden Unterschiede, ohne sie zu beseitigen. So auch im Falle des At 6 B 11, wo das Frachtsatzgefälle z. B. bei Bremen etwa RM 2,40 oder 30 % beträgt, dagegen bei Ülzen RM 0,50 oder 5 %. Die Ermäßigungen steigern sich ferner innerhalb des Empfangsgebietes, um im Verkehr mit den Hafenplätzen das Maximum zu erreichen. Sie schwanken zwischen 4 und 35 %. Die Abstufung der Ermäßigungen (die auch, wenn sie gleichmäßig wäre, eine Durchbrechung des Prinzips der materiellen Tarifeinheit bedeutete), ist unregelmäßig. Es sind im Laufe der Zeit mehrfach absolute Frachtabschläge vorgenommen worden, je nach den besonderen örtlichen Wettbewerbsverhältnissen. So ergibt sich, daß der Küstentarif für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen eigentlich eine Sammlung von Sonderfrachtsätzen darstellt. Eine Auswahl zeigt, daß nicht nur die Entfernungsgrundlage, sondern auch die Abstufung nach Verwendungszwecken (Orts-, Bunker- und Ausfuhrkohle) uneinheitlich ist:

Frachtsätze ab Gelsenkirchen in RM/t

nach	km	Orts-kohle	Bunker-kohle	Ausfuhr-kohle	nach 6 B 1 wäre zu zahlen
Bremen	245	5,20	3,50	3,00	7,60
Ocholt	253	6,20	—	—	7,70
Uelzen	337	8,70	—	—	9,10
Hamburg	345	6,00	4,30	4,00	9,30
Lüneburg	352	7,00	—	—	9,40
Pinneberg	367	6,30	—	—	9,60
Elmshorn	379	6,50	—	—	9,80
Lübeck	411	7,00	5,30	4,60	10,30
Ludwigslust	448	10,70	—	—	11,00
Rendsburg	458	7,70	6,00	5,10	11,20
Schwerin	459	8,60	—	—	11,20
Greifswald	649	10,60	8,90	—	13,20

Hinzu kommt, daß der Küstentarif sowohl eine Rückvergütung bei Überschreitung als auch eine Entschädigung bei Unterschreitung einer Grundmenge einheitlich je t vorsieht, obwohl nach diesem Tarif Sendungen auf Entfernungen von etwa 250—650 km abgefertigt werden. Vom Standpunkt der Tarifsystematik stellt die die Entfernungsunterschiede abschwächende Rückvergütungspraxis zum mindesten einen Schönheitsfehler dar, da sie damit nicht nur die materielle Tarifeinheit, sondern ein Grundprinzip jeglicher Tarifierung, unbeschadet einer Abstaffelung der Einheitssätze, die Fracht mit wachsender Entfernung absolut steigen zu lassen, unstreitig durchkreuzt. Man wird nicht mehr als einen Schönheitsfehler darin erblicken, solange sich die praktische Auswirkung in engen Grenzen hält.

Ein anderes ist es, wenn Sondertarife in bestimmten Verkehrsbeziehungen Sätze erstellen, die, auf einen gleichen Entfernungsnenner gebracht, von dem allgemeinen oder anderen Sondertarifen abweichen, und zwar in verschiedenen Entfernungsstufen in verschiedenem Maße. Dies ist — worauf wir an Hand einiger Beispiele hingewiesen haben — dann unvermeidlich, wenn überhaupt die Tarifpolitik den wirtschaftlichen Besonderheiten einzelner Landesteile oder Gewerbegruppen Rechnung tragen will. Und führt einerseits gerade auch der Gedanke einer vertieft aufgefaßten Parität dazu, die rein äußerliche Gleichstellung aufzugeben, so wächst anderseits mit der Differenzierung die Schwierigkeit, paritätischen Erfordernissen wirklich Genüge zu tun. Tarifdifferenzierung ist eine Frage des Grades und nicht durch die Entscheidung zwischen einem Entweder—Oder zu lösen. „Kunst" und „Takt" müssen anzeigen, wann die Tarifpolitik droht, sich allzu tief in die Fragen des Wettbewerbes von Industrien zu verstricken. Hat es sich einerseits erwiesen, daß eine materielle Tarifeinheit in strengem Sinne nicht durchführbar ist, so anderseits, daß eine Individualisierung eine Buntscheckigkeit der Frachtsätze und Anwendungsbedingungen zur Folge haben kann, die die Klarheit in den Wettbewerbsgrundlagen der also geförderten Erzeugung zu trüben geeignet ist. Materielle Tarifeinheit schüfe die äußerlich vollkommenste jederzeit kontrollierbare Parität zwischen den Kohlenrevieren; regionale Differenzierung trägt der Verschiedenheit der geographischen Lage der Reviere Rechnung.

Historisch-tatsächlich und sachlich begründet macht jede allgemeine Tarifänderung die Durchbrechung der materiellen Tarifeinheit — wo sie bestand — zur unabweisbaren Notwendigkeit, wenn Wettbewerbsverschiebungen vermieden werden sollen. Denn nach dem

Aufbau der Staffel muß jede gleichmäßige Herauf- oder Herabsetzung den beteiligten Revieren Frachtvor- oder -nachteile in verschiedenem Ausmaß zuspielen. Dem Formalprinzip der Einheit den Wunsch nach Parität zum Opfer bringen, hieße nach dem Grundsatz handeln: summum ius, summa iniuria. Es ist daher angezeigt, den Begriff der Parität historisch zu fassen, als den Zustand, auf den sich der Wettbewerb der Reviere jeweils eingestellt hat. Dann wird es ein besonders wichtiges Anliegen, daß die Tarife stetig sind. Aber das Prinzip der Stetigkeit kann seinerseits nicht überspannt werden, da Veränderungen, wenigstens nach längeren Zeiträumen, unausbleiblich sind, um entweder den Veränderungen in der produzierenden Wirtschaft oder den Veränderungen in Verkehrsstruktur und Finanzlage der Eisenbahn Rechnung zu tragen.

Bei all dem ist es von Wichtigkeit, den Stand des Frachtsatzniveaus zu berücksichtigen. Je niedriger dieses ist, um so näher rücken die Reviere aneinander, um so schärfer wird der Wettbewerb, um so empfindlicher müssen Disparitäten in der Behandlung durch den Frachttarif registriert werden. Aber auch: Um so stärker setzen sich im Wettbewerb die natürlichen Kostenunterschiede der Reviere durch, um so mehr tritt die Bedeutung der Fracht entsprechend ihrer gesunkenen absoluten Höhe gegenüber den anderen Wettbewerbsfaktoren zurück. Solche und ähnliche Aussagen sind nur scheinbar widerspruchsvoll, weil sie in Wirklichkeit an zwei verschiedenen Niveaupunkten der Frachthöhe in Kraft treten, deren Lage sich nur näherungsweise von Fall zu Fall bestimmen läßt.

Hoher Stand der Frachten bildet einen Schutzwall gegen das Eindringen fremder Kohle in ein Erzeugungsgebiet. Disparität kann dann darin bestehen, daß der Tarif dem einen Revier — vereinfachend ausgedrückt — ein größeres Absatzgebiet zuweist als dem anderen; aber beide kommen sich noch nicht „ins Gehege". Solche Disparität ist zweifellos von einer größeren absoluten Auswirkung — gemessen an dem Umfang des vorenthaltenen Absatzes — als wenn eine bereits bestehende Wettbewerbsgrenze (hergestellte Fühlung) zwischen den Revieren durch eine disparitätische Tarifmaßnahme bei gesunkener Fracht verschoben wird, obwohl hier eine unmittelbare handgreifliche Störung vorliegt, indem ein Teil des Absatzes des einen Reviers an das andere fällt. Jede Veränderung der Tariflage erfordert eine Umstellung in der Absatzpolitik; je geringer die Bedeutung der Fracht — gemessen an den Erzeugungskosten — überhaupt wird, um so weniger Bedenken brauchte

es zu erregen, wenn mit einer Änderung der Tariflage eine Änderung des zuvor herrschenden frachtmäßigen Gleichgewichtes der Reviere verbunden ist.

Unabhängig von solchen Erwägungen macht es schließlich einen Unterschied aus, ob die Tarifpolitik sich mehr von wirtschafts- oder mehr von verkehrspolitischen Motiven bestimmen läßt. Darüber herrscht Einmütigkeit, daß die Tarifpolitik abgestimmt sein muß auf die Ziele der allgemeinen Wirtschaftspolitik. Von da ist es aber noch ein weiter Schritt bis zu einer Tarifpolitik, die dazu dient, wirtschaftspolitische Ziele unmittelbar durchzusetzen. Dazu ist sie meist nicht tauglich. In unserem Fall heißt die Alternative: Soll die Tarifpolitik einen Ausgleich im Wettbewerb der Reviere — gar nach einem planvollen Schlüssel für die räumliche Absatzaufteilung — herbeiführen, oder hat sie in erster Linie den Verkehrs- und Finanzerfordernissen der Reichsbahn zu gehorchen, um innerhalb der dadurch gezogenen Grenzen die bescheidenere Aufgabe zu erfüllen, für die Kohle eine wohlausgewogene frachtliche Wettbewerbsgrundlage darzubieten, die dann allerdings tunlichst mit den Richtlinien der Wirtschaftspolitik harmoniert? Die Entscheidung kann nicht schwer sein. Es wäre eine wesensfremde Aufgabe, wenn die Tarifpolitik Wirtschaftsgebiete gegeneinander abriegeln, für Kohle bestimmter Förderung „Schutzgebiete" schaffen wollte. Solange zwischen den Revieren Wettbewerb herrscht und die Preisbildung in Anpassung an die Schwankungen der Selbstkosten erfolgen muß, ist jene Aufgabe aber auch technisch nicht lösbar. Wer ihre Lösung für eine Notwendigkeit hält, muß schon auf den Weg gebiets- und preismäßiger Abmachungen zwischen den Syndikaten verwiesen werden. Wo Kartelle die Absatzbedingungen eines Industriezweiges regeln, in dem Transportkosten nicht vernachlässigt werden können und dessen Standorte eine größere Streuung aufweisen, pflegen sie die Vorsorge für eine Berücksichtigung der Frachtlage ihrer Mitglieder von vornherein einzubeziehen. Solche Regelungen sind zwar auch für die Tarifgestaltung der betreffenden Güter nicht gleichgültig, doch werden sie einschneidende Änderungen hierin nicht auszulösen brauchen.

Nationalsozialistische Wirtschaftspolitik fordert von der Reichsbahn in nicht geringem Umfange die Ausführung unrentabler Transporte im Dienste höherer Ziele. Wenn der Führer selbst auf jener denkwürdigen Nürnberger Kundgebung zum Eisenbahnjubiläum es als einen wahrhaft sozialistischen Grundsatz der Reichsbahn bezeichnete, zwischen rentablem und unrentablem Verkehr den Ausgleich herbeizuführen, so

entfällt auf die Kohle bei der Erfüllung dieser Aufgabe dank ihrer überragenden mengenmäßigen Bedeutung ein namhafter Anteil. Wenn es auch völlig aussichtslos wäre, eine „Zurechnung" der Eisenbahnkosten auf den Kohlenverkehr vorzunehmen und das Ergebnis dem Einnahmeanteil aus den Kohlentarifen gegenüberzustellen, so wird man immerhin sagen dürfen: Die „unrentablen" Kohlentransporte treten weit zurück hinter die Masse dieses Gutes, das als eine der stärksten Säulen des Tarifgebäudes zu gelten hat, auf dem der Druck der Lasten nicht nur des Güter-, sondern auch des Personenverkehrs ruht.

Man kann dies nicht aussprechen, ohne daß sich nicht die Frage meldete, welche Gefährdung für die Kohlentarifpolitik aus der sich anbahnenden Umwälzung in der Brennstoffwirtschaft und aus dem Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel erwächst. Die Beantwortung erfordert Erwägungen der allgemeinsten Art, die über den Rahmen dieses Aufsatzes hinausgehen würden, obwohl sie für das Thema wichtig genug wären. Hinsichtlich der möglichen (keineswegs sicheren!) Schrumpfung des Kohlenverkehrs sei nur der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß die Tarifpolitik in den Kampf der Brenn- und Treibstoffe etwa durch andere Abstufung der Frachtsätze — nicht eingreifen sollte. Der Wettbewerb des Kraftwagens in der Kohlenbeförderung betrifft, wenn überhaupt, den Nahverkehr, und zwar ganz überwiegend im Landabsatz der Zechen, der bis zu etwa 12—14 km im Umkreis erfolgt. Von einem wirksamen Einfluß auf die Tarifgestaltung kann bisher keine Rede sein. Das Verhältnis zur Binnenschiffahrt (und gegebenenfalls mit ihr verbundener Seeschiffahrt) ist gerade bei der Ruhrkohle von großer Tragweite für Verkehrsaufkommen und Tarifgestaltung auf der Schiene. Bei gegebenem Wasserstraßennetz kann man aber unschwer die betreffenden Verkehrsbeziehungen abgrenzen als solche, für die gleichsam besonders niedrige Tarife gelten. Es ist zwar nicht möglich oder zum mindesten nicht sinnvoll — vor allem wegen der Schwankungen der Wasserfrachten und wegen des wandelbaren Bedürfnisses der Verfrachter nach Verkehrsleistungen der einen oder anderen Art — eine ein für allemal festliegende Verkehrsteilung zwischen Schiene und Wasserweg herbeizuführen; aber der Wettbewerb vollzieht sich von vornherein in geordneten Bahnen, wenn beide Partner auf eine expansive Tarifpolitik, bzw. die Erstellung von eroberungssüchtigen Kampfraten verzichten und sich einer Preisbemessung befleißigen, wie sie als üblich und auskömmlich in den nicht dem Wettbewerb ausgesetzten Verkehrsbeziehungen zu gelten hat.

Die Kohlenwirtschaft selbst wie auch die Reichsbahntarifpolitik stehen vor wichtigen Entscheidungen, die bei beiden weniger aus der inneren Entwicklung erwachsen als von außen an sie herantreten. Jene sieht sich vor wichtigen Anpassungsvorgängen, die der Wettbewerb neuer Energieformen erzwingt, diese wird zur Überprüfung des überkommenen Tarifsystems im ganzen genötigt, sei es, weil der Kraftverkehr Umstellungen bedingt, sei es, weil eine räumliche Neugliederung der nationalen Produktion an einen Tarifumbau geknüpft ist. In jedem Falle wird der Kohlenverkehr und -tarif aktiv und passiv aufs stärkste beteiligt sein.

Die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1935[1].

Von

Reichsbahnrat Graf **Lambsdorff** und
Reichsbahnamtsrat **Kuhatscheck** bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn.

Schluß.

D. Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung.

Bahnärztlicher Dienst.

Die finanzielle Lage der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, die am 1. April 1936 auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken konnte und zur Zeit rund 380 000 Mitglieder mit insgesamt 1 200 000 Versicherten zählt, kann auch heute als durchaus gesichert angesehen werden, wenngleich die monatlichen Abschlüsse bis in die letzte Zeit Fehlbeträge aufwiesen.

Das Jahr 1933 hatte trotz des Erlasses der Dezemberbeiträge noch mit einem Überschuß von 434 000 RM abgeschlossen. Aber bereits im folgenden Jahr, in dem den Mitgliedern wiederum der Dezemberbeitrag erlassen worden war, ergab sich ein Fehlbetrag von 1 870 000 RM, der aus dem Ausgleichsstock gedeckt werden mußte. Im Jahr 1935 wurde von einem Beitragserlaß abgesehen. Trotzdem ergab sich für den Schluß des Geschäftsjahrs ein Fehlbetrag von 1 139 000 RM. Er ist die Folge des starken Anwachsens der Ausgabe bei den meisten Tarifstellen. Gegenüber dem Jahr 1934 betrug die Gesamtmehrausgabe 2 348 000 RM, gegenüber dem Jahr 1933 sogar 3 115 000 RM. Das bedeutet in letzterem Fall eine Zunahme von etwa 11,4 %.

Die Ursachen des Steigens der Ausgaben sind zu suchen einmal in dem Anwachsen der Mitgliederzahl (in den letzten zwei Jahren um rund 24 000), dann in einer Ende 1934 und Anfang 1935 herrschenden

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1463 ff.

Grippeepidemie, vor allem aber in dem Überhandnehmen von Badekuren in den zugelassenen Krankenanstalten an Bade- und Kurorten. Die Ausgaben für Krankenhausbehandlung, bei denen auch die Kurkosten tarifmäßig zu verrechnen sind, sind im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 1933 um 1 242 000 RM gestiegen. Sie waren auch höher als im Jahr 1934. Über die vielfach unberechtigte Inanspruchnahme von Kuren in den Vertragsanstalten ist schon in der vorjährigen Abhandlung berichtet worden[1]. Der Vorstand hielt infolgedessen die Einführung einschränkender Bestimmungen für unerläßlich. Die Inanspruchnahme einer Kur in einer an einem Bade- und Kurort zugelassenen Krankenanstalt sollte künftig nur noch dann genehmigt werden, wenn nicht nur der Gebrauch der Kur als solcher notwendig, sondern wenn außerdem auch noch während dieser Zeit die Unterbringung in einer Krankenanstalt geboten sei, an sich also Anstaltsbehandlung auch am Wohnort des Mitglieds notwendig werden würde, von dieser aber lediglich deshalb abgesehen werden müßte, weil sie am Wohnort ohne gleichzeitigen Gebrauch von natürlichen Heilmitteln, wie sie eben an dem betreffenden Bade- oder Kurort zu haben seien, zwecklos sei. Bei den Mitgliedern der Beitragsklasse III und IV, also den höher bezahlten Mitgliedern, sollte der Zuschuß der Kasse für solche Kuren von 75 % auf 50 % herabgesetzt werden. Die letztere Anordnung wurde indessen wieder zurückgestellt.

Diese Abwehrmaßnahmen haben sich indessen nicht genügend ausgewirkt. Der Vorstand sah sich daher nunmehr zu schärferen Maßnahmen gezwungen. Zu einer völligen Aufhebung der Kuren überhaupt, die einmal Gegenstand der Erörterung war, vermochte er sich nicht zu entschließen. Er war der Meinung, daß z. B. bei Erkrankungen der Atmungsorgane, bei Herzleiden, Rheumatismus oder bei Zuckerkrankheit gerade ein Heilungserfolg nur durch Inanspruchnahme von natürlichen Heilmitteln, wie solche an den Kur- und Badeorten zu haben seien, erzielt werden könnte. Es gehöre daher zu den satzungsmäßigen Aufgaben der Kasse, ihren Mitgliedern, insbesondere den gering besoldeten, die Durchführung solcher Kuren zu ermöglichen. Um die als notwendig erachtete Einschränkung der satzungsmäßigen Leistungen für Badekuren zu erreichen, beschloß aber der Vorstand, nunmehr bei den Mitgliedern der Beitragsklassen III und IV den Zuschuß der Kasse mit Wirkung vom 1. Januar 1937 von 75 % auf 50 % herabzusetzen. Bei den Mitgliedern der Beitragsklassen I und II sollte es bei dem bisherigen Zuschuß von 75 % verbleiben, da eine stärkere Belastung dieser Mitglieder nicht tragbar erschien. Ferner wurde beschlossen, daß, wenn

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 116/17.

ein Versicherter bereits eine genehmigte Kur gebraucht habe, eine Wiederholungskur oder eine andere Kur erst nach Ablauf von 2 Jahren seit Beendigung der vorangegangenen Kur genehmigt werden dürfe.

Diese Anordnung gilt auch für Kuren in den eigenen Anstalten der Kasse in Königstein und in Oberschreiberhau.

Infolge dieser einschränkenden Maßnahmen konnte die Zahl der an Bade- und Kurorten zugelassenen Krankenanstalten herabgesetzt werden. Mit Ende des Jahrs 1936 wird u. a. das Vertragsverhältnis mit Anstalten in Brückenau, Bad Kissingen, Bad Mergentheim und Bad Wildungen gelöst werden.

Diese Maßnahmen dürften voraussichtlich Erfolg haben, so daß weitere Leistungsherabsetzungen nicht erforderlich werden dürften. Ein Grund zur Besorgnis liegt nicht vor. Das läßt sich schon daraus erkennen, daß der Vorstand im Berichtsjahr auch einige Verbesserungen durchführen konnte. Sie galten insbesondere den kinderreichen Familien. Nach der Satzung können die Jahreshöchstbeträge für die Gesamtleistungen der Kasse an die einzelnen Mitglieder verdoppelt werden. Von diesem Recht ist sowohl in den vorangegangenen Jahren wie auch im Berichtsjahr und im Jahr 1936 Gebrauch gemacht worden. Für kinderreiche Familien kann der Vorsitzer im Einzelfall bei nachgewiesener Notlage auf Antrag des Mitglieds die Höchstbeträge aber bis zum D r e i f a c h e n erhöhen. Als kinderreich gelten solche Familien, in denen sich vier oder mehr mitversicherte Kinder befinden. Bei Entbindungen, nicht bei Fehlgeburten, werden als Wochenhilfe einschließlich Zuschuß zu den Hebammenkosten für die ersten zwei neugeborenen Kinder wie bisher je 75 RM, für jedes weitere Kind aber 100 RM gezahlt. Diese Verbesserung ist um so mehr zu begrüßen, als aus der starken, hier erfreulichen Zunahme der Ausgaben für die Wochenhilfe zu ersehen ist, daß auch in den Eisenbahnerfamilien die Geburtenfreudigkeit wieder aufgelebt ist.

Wie schon in der vorjährigen Abhandlung hervorgehoben wurde[1], widmet die Deutsche Reichsbahn der Tuberkulosebekämpfung die größte Aufmerksamkeit. Die Reichsbahnversicherungsanstalt als Träger der Invalidenversicherung bei der Reichsbahn unterhält eigene Lungenheilstätten, in denen den bei ihr versicherten Reichsbahnarbeitern von erfahrenen Fachärzten eine sachkundige Behandlung zuteil wird. Seit dem Jahr 1921 stellt aber auch die Deutsche Reichsbahn selbst besondere Haushaltsmittel zur Bekämpfung der Tuberkulose zur Verfügung, die zur Zeit jährlich 2 Millionen RM betragen. Außerdem werden die Mittel

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 117.

des Unterstützungsfonds für diese Zwecke in erheblichem Umfang in Anspruch genommen. Um die Tuberkulosefürsorge besonders wirksam zu gestalten und eine Verzettelung der Mittel zu vermeiden, sind im Bereich der Reichsbahn alle für die Bekämpfung der Seuche oder die Bereitstellung von Mitteln in Betracht kommenden Einrichtungen zu einer gemeinsamen und einheitlichen Fürsorge zusammengefaßt. Es sind dies außer der Reichsbahn selbst die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung und die Bezirksfürsorgen der Eisenbahnvereine. Diese Versicherungseinrichtungen haben in den letzten Jahren mehr als eine Million RM, die Eisenbahnvereine aus eigenen Mitteln weit über eine halbe Million RM jährlich aufgebracht, so daß unter Einbeziehung der für Tuberkulosekranke gewährten Mittel des Unterstützungsfonds für die Tuberkulosebekämpfung unter den Reichsbahnbediensteten und ihren Angehörigen im Jahr rund vier Millionen RM aufgewendet werden. Eine enge Zusammenarbeit mit den Einrichtungen der öffentlichen Fürsorge, der NS-Volkswohlfahrt und dem Reichs-Tuberkulose-Ausschuß gewährleistet eine umfassende Fürsorge und verhindert Doppelbetreuungen. Jeder ermittelte Tuberkulosekranke und Tuberkulosegefährdete wird einer seinem Zustand entsprechenden Heilbehandlung zugeführt.

Zur Durchführung dieser Maßnahmen bestimmte auch der Vorstand der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung zu Anfang des Jahrs, daß die örtlichen Bezirksleitungen von den ihnen überwiesenen Kannleistungsmitteln bis zu 50 % an die bei den Reichsbahndirektionen bestehenden eine Unterorganisation des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine darstellenden Bezirksfürsorgen abzuführen haben. Für das Jahr 1935 handelte es sich dabei um einen Betrag von rund 263 000 RM. Auch die von den Bezirksleitungen für die sonstigen Kannleistungszwecke im Geschäftsjahr nicht verbrauchten Beträge wurden dem Reichsverband der Eisenbahnvereine überwiesen, der sie auf die Bezirksfürsorgen nach ihrem Bedürfnis verteilte. Im Berichtsjahr kam ein Restbetrag von rund 112 000 RM zur Verteilung. Die Mittel werden zur Durchführung von Heilstättenbehandlung, zur Vor- und Nachfürsorge, zur Verschickung tuberkulosegefährdeter Kinder verwendet. —

Das Taunusheim in Königstein i. T., für dessen Instandhaltung und Verbesserung alljährlich wesentliche Mittel aufgewendet werden, war wie stets auch im abgelaufenen Geschäftsjahr fast immer voll belegt, obwohl die Zahl der Krankenbetten zuletzt auf 200 vermehrt worden ist. Das Heim wurde im Jahr 1934 (die Zahlen für 1935 liegen noch nicht vor) von 2356 männlichen und 77 weiblichen Mitgliedern benutzt. Von

den 2433 Gästen waren 79 % dienstunfähig. Die Gesamtzahl der Verpflegungstage belief sich auf 63 213 (1933 = 53 926, 1932 = 43 900). Die durchschnittliche Belegungsziffer war in den ersten Monaten des Jahrs 1936 noch wieder höher als in den gleichen Monaten des Vorjahrs. Die neue Kuranstalt Hochstein im Riesengebirge ist im Juli 1935 eröffnet worden. Die Belegungsziffer war hier noch niedrig, da Umarbeiten bisher nur einen Teilbetrieb zuließen. Abweichend vom Taunusheim werden in der neuen Kuranstalt nicht nur die Mitglieder selbst, sondern auch deren mitversicherte Familienangehörige (ausgenommen Kinder unter 18 Jahren) aufgenommen. Das dem Bezirksverband Dresden des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine gehörende Kurheim „Reichsbahn" in Bad Elster ist vom 1. Juli 1935 an für die weiblichen Mitglieder und für die Ehefrauen der männlichen Mitglieder als Krankenanstalt an Bade- und Kurorten zugelassen worden.

Die bisher bei der Beamtenkrankenversorgung der Verkehrsanstalten des Saargebiets versichert gewesenen Beamten, Ruhestandsbeamten und Witwen aus dem Bereich der Eisenbahnverwaltung sind zum 1. Oktober 1935 in die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung übernommen worden. Von diesem Zeitpunkt an treten für die Neuaufgenommenen die Beiträge und Leistungen der neuen Kasse in Kraft. Es handelt sich um 6690 Personen, für die aus dem Vermögen der Saarkasse ein Betrag von 168 000 RM der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung überwiesen worden ist. Er fließt in den Ausgleichsstock (vgl. auch S. 1087).

Das Vermögen der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung betrug am Ende des Berichtsjahrs rund 40 Millionen RM. Es setzte sich zusammen aus 7 Millionen für die allgemeine Rücklage, 20,6 Millionen für die Sterbegeldrücklage, 7,5 Millionen im Ausgleichsstock und 4,9 Millionen sogenanntes Sondervermögen. Die allgemeine Rücklage soll nach der Satzung der vierteljährlichen Ausgabe im Durchschnitt der letzten drei Jahre entsprechen. Diese Höhe ist mit 7 Millionen RM erreicht. Das Anwachsen der Rücklage für Sterbegeld beruht darauf, daß 5 % der Einnahmen der Bezirksleitungen aus den Mitgliederbeiträgen und den Zuschüssen der Reichsbahnverwaltung an sie abgeführt und außerdem noch die Zinsen ihr jährlich zugeschlagen werden. Es wird geprüft, ob die Ansammlung für die Sterbegeldrücklage, die auf Anordnung der staatlichen Aufsichtsbehörde auf 40 Millionen RM zu bringen ist, nicht verlangsamt werden kann, um neue Mittel für Leistungsverbesserungen freizubekommen. Diese Frage unterliegt zur Zeit noch einer versicherungsmathematischen Prüfung. Die Mittel des Ausgleichsstocks sind seit 1933 zurückgegangen. Die Abnahme erklärt sich daraus, daß zur

Deckung der schon erwähnten Fehlbeträge die Mittel des Ausgleichsstocks angegriffen werden mußten. Zum Teil wurden auch die Kosten des Umbaus der neuen Kuranstalt Hochstein aus Mitteln des Ausgleichsstocks beglichen.

Die im vorjährigen Bericht schon angedeuteten Pläne der Reichsbahnverwaltung für eine Änderung des bahnärztlichen Dienstes haben im Berichtsjahr greifbare Gestalt angenommen. Die neue Regelung wird zwar praktisch erst zum 1. Januar 1937 durchgeführt werden, sie ist aber in ihren grundsätzlichen Fragen heute bereits so fest umgrenzt, daß sie im Hinblick auf ihre Bedeutung für weitere Kreise schon jetzt erwähnt werden sollte. Dabei mag ein kurzer Überblick über die Ursachen der Neuregelung zweckmäßig sein.

Vor der Verreichlichung der Eisenbahnen war bei den früheren Ländereisenbahnen der bahnärztliche Dienst durchaus verschieden und stark voneinander abweichend geregelt.

Die bahnärztliche Fürsorge erstreckte sich teilweise unterschiedslos auf alle mittleren und unteren Beamten einschließlich der Familienangehörigen (Bayern), beschränkte sich anderswo (Preußen) auf die Außenbeamten und ihre Angehörigen. In Sachsen mußten sich die Beamten an den Behandlungskosten beteiligen. In Baden gab es nur einen vertrauensärztlichen Dienst. Für die Behandlung bestand hier wie auch in Oldenburg eine Art Krankenkasse. In Mecklenburg gab es einen eigentlichen bahnärztlichen Dienst überhaupt nicht.

Die am 1. April 1920 durchgeführte Verreichlichung der Ländereisenbahnen machte eine einheitliche Regelung unabwendbar notwendig. Sie wurde am 1. April 1926 durchgeführt. Der bahnärztliche Dienst beschränkte sich von diesem Zeitpunkt an auf die vertrauensärztliche und die behandelnde Fürsorge der Beamten des äußeren Dienstes. Für die Beamten des Innendienstes und ihre Familienangehörigen wurde die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung gegründet, die im übrigen auch die Beamten des äußeren Dienstes für solche Anforderungen versorgte, die über den Rahmen des eigentlichen bahnärztlichen Dienstes (z. B. Krankenhausbehandlung) hinausgingen.

Diese Regelung konnte seinerzeit gegenüber dem Widerstand der damaligen ärztlichen Spitzenorganisation, dem Leipziger Ärzteverband, nach ihrem Begründer auch Hartmannbund genannt, nur schwer durchgeführt werden, die — übrigens in Übereinstimmung mit der Beamtenvertretung — für die B e h a n d l u n g der Außenbeamten schon damals die freie Arztwahl forderte und die Auffassung vertrat, daß die Sicherheit des Betriebsdienstes durch andere Maßnahmen gewährleistet werden

könnte als durch eine Behandlung der Beamten in Krankheitsfällen durch besonders hierfür bestellte Bahnärzte. Tatsächlich ist damals auch in Baden und Mecklenburg die Einführung einer bahnärztlichen Behandlung der Außenbeamten an dem Widerstand der örtlichen Ärzteorganisationen gescheitert, den die Spitzenorganisation der Ärzte nicht abzubiegen vermochte. In Baden und Mecklenburg bestand also auch nach dem 1. April 1926 nur ein vertrauensärztlicher Dienst.

Die Nachteile der damaligen Regelung waren:

1. Der Widerstand der allgemeinen Ärzteschaft,
2. die Unzufriedenheit des beteiligten Personals,
3. die mangelnde einheitliche Regelung (siehe Baden und Mecklenburg),
4. zum Nachteil der ungleich wichtigeren Gutachtertätigkeit sind nachweislich die Bedürfnisse der behandelnden Tätigkeit in den Vordergrund gestellt worden,
5. der weitaus größte Teil der Bahnärzte hatte nur eine sehr geringe Zahl von Bediensteten zu betreuen, so daß ein besonderes Interesse für die dienstlichen Notwendigkeiten, insbesondere eine objektive Begutachtung von diesen Ärzten nicht erwartet werden durfte.

Nach der Machtübernahme durch Adolf Hitler drängte die Beamtenschaft, vertreten durch den Reichsbund der Deutschen Beamten (Fachschaft Reichsbahn), erneut und wiederholt auf die Einführung der freien Arztwahl bei der Behandlung der Beamten des äußeren Dienstes.

Nicht leicht, aber nach reiflicher Überlegung hatte sich die Reichsbahnverwaltung entschlossen, das bisherige mehr oder weniger aus Gründen der Tradition und im Interesse von rund 4000 Bahnärzten aufrechterhaltene System aufzugeben und dem Wunsch der Beamtenschaft zu entsprechen.

Der bisher für das bestehende System stets ins Feld geführte, von der allgemeinen Ärzteschaft und den Beamten bestrittene Hauptgrund — nämlich die Betriebssicherheit — konnte nicht mehr aufrechterhalten werden, nachdem in den Ländern Baden und Mecklenburg die freie Arztwahl ohne Gefährdung der Betriebssicherheit seit vielen Jahren bestanden hatte und rund 70 000 Hilfsbeamte, die als Mitglieder der Reichsbahnbetriebskrankenkassen die freie Arztwahl schon bisher gehabt hatten, an allen Brennpunkten des Betriebs beschäftigt worden waren, ohne die Betriebssicherheit zu gefährden.

Schließlich mußte auch bei den heute im Dritten Reich bestehenden sozialen Anschauungen die freie Arztwahl für die Behandlung in Krank-

heitsfällen, die den Arbeitern in der reichsgesetzlichen Krankenversicherung seit Jahren bereits zustand, auch für die Beamtenschaft als erstrebenswert angesehen werden.

Die vom 1. Januar 1937 an bestellten Reichsbahnärzte, die tunlichst aus geeigneten bisherigen Bahnärzten gewählt werden sollen, werden also nur noch einen vertrauensärztlichen Dienst ausüben. Die Beamten des Außendienstes erhalten fortan für die Behandlung in Krankheitsfällen wie die übrigen Beamten das Recht der freien Arztwahl und wie sie Kostenerstattung nach Maßgabe des Tarifs der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung.

Die Vorteile der neuen Regelung sind:

1. Einverständnis der allgemeinen Ärzteschaft,
2. die Zufriedenheit des beteiligten Personals,
3. Vermeidung von Konfliktsmöglichkeiten, die bei der Verkoppelung von behandelnder und vertrauensärztlicher Tätigkeit erfahrungsgemäß immer vorhanden waren,
4. Beschäftigung einer erheblich geringeren Zahl von Bahnärzten (an Stelle von 4000 nur etwa 300), von denen 60 hauptamtlich beschäftigt werden und die außer Privatpraxis keine Kassenpraxis ausüben sollen,
5. die Einrichtung verhältnismäßig großer Bezirke sichert eine geordnete Gutachtertätigkeit, wie sie im Interesse der Betriebssicherheit und der Gesundheitsförderung notwendig ist,
6. die Kosten der neuen Regelung werden ungefähr die gleichen sein wie die des bisherigen Systems.

Die Vertretung der allgemeinen Ärzteschaft, das ist hier der Stellvertreter des Reichsführers der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands, hat sich grundsätzlich mit der Neuregelung einverstanden erklärt. Die Entwürfe für eine Vereinbarung zwischen Reichsbahnverwaltung und der Reichsärztekammer über den vertrauensärztlichen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn sind von beiden Parteien genehmigt worden[1].

Die Reichsbahnverwaltung verspricht sich von dieser Neuordnung eine engere Beziehung zu den Bahnärzten, als sie bisher möglich gewesen war. Vor allem wird es künftig leichter sein, die verhältnismäßig wenigen Bahnärzte über alle Einrichtungen und Erfordernisse auf dem Gebiet des Gesundheitswesens — Feststellung der Tauglichkeit für den Betriebsdienst, dienstliche Beanspruchung des Personals, Zustand der Dienst- und Übernachtungsräume, sanitäre Anlagen, Rettungsdienst,

[1] Der Vertrag ist inzwischen von beiden Parteien unterzeichnet worden.

Wohnungswesen usw. — zu unterrichten, eine Kenntnis, die gerade für den vertrauensärztlichen Dienst unerläßlich ist, bisher aber nicht immer die erwünschte Beachtung gefunden hat. Für das Personal bedeutet die Neuordnung dagegen die Erfüllung langgehegter Wünsche. Schließlich wird das Verhältnis zur Ärzteschaft, die dem bisherigen System im allgemeinen ablehnend gegenübergestanden hat, zweifellos ein besseres werden, was im Interesse aller Beteiligten nur erwünscht sein kann.

E. Die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn.

(Verbandskrankenkasse.)

Das finanzielle Ergebnis der Kasse, die nach Auflösung des Tarifs III die Bezeichnung Kranken- und Sterbegeldkasse angenommen hat, da fortan bei ihr nur noch ein Zuschuß zum gesetzlichen Krankengeld und ein Sterbegeld versichert werden kann, war auch im Berichtsjahr außerordentlich günstig. Die Beitragseinnahmen sind dauernd gestiegen, da sich der Mitgliederbestand im Lauf des Jahrs erheblich vermehrt hat. Die Kasse konnte am Schluß des Geschäftsjahrs einen Überschuß von 3¾ Millionen RM buchen. Zwar hatte eine versicherungsmathematische Berechnung für den Schluß des Jahrs 1934 einen buchmäßigen Fehlbetrag von rund 6,6 Millionen RM nachgewiesen. Dieser Fehlbetrag ergibt sich indessen nicht aus Mehrausgaben im Geschäftsbetrieb der Kasse, sondern aus dem Umstand, daß die Sonderrücklage zur Sicherstellung der Sterbegeldzahlungen beim Tod der aktiven Mitglieder noch nicht die vorgeschriebene Höhe erreicht hat[1]. Infolge der günstigen Entwicklung der Kasse ist es im Berichtsjahr möglich gewesen, weitere erhebliche Kapitalsanlagen zu tätigen. 55 % des in Wertpapieren angelegten Kassenvermögens sind Anlagen der Deutschen Reichsbahn. Die Genehmigung zur Fortzahlung des Witwensterbegelds konnte auch für das Jahr 1936 erteilt werden.

Andererseits war es nicht möglich, die vom Vorstand angestrebte Beitragssenkung durchzuführen, weil auf Verlangen der staatlichen Aufsichtsbehörde, des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers, eine besondere Prämienreserve für die Sterbegeldzahlungen beim Tod der aktiven Mitglieder bereitgestellt und angesammelt werden muß. Die Ansammlung wird dadurch wesentlich erleichtert, daß eine zum 1. Juli 1936 eingeführte neue Satzung bestimmt, daß die allgemeine Rücklage nur noch die durchschnittliche Jahresausgabe der letzten drei Geschäftsjahre betragen soll, die Zinsen aber nach Erreichung des vorgeschriebenen Bestands der neu zu bildenden Sonderrücklage zuzuführen sind.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 120.

Nach der Auffassung der Staatlichen Aufsichtsbehörde kann die Kasse nicht als Anstalt des öffentlichen Rechts gelten, weil ihr bei Gründung im Jahr 1904 diese Rechte nicht ausdrücklich durch einen Beschluß der Preußischen Staatsregierung verliehen worden sind. Für die Kasse kommen daher als Verein des bürgerlichen Rechts die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches in Betracht, dessen Vorschriften über das Vereinswesen der Führergrundsatz fremd ist. Infolgedessen hatte auch seinerzeit der Reichswirtschaftsminister die in der Hauptversammlung im Dezember 1933 beschlossene Einführung des Führergrundsatzes nicht genehmigt. Der Kassenvorstand sah sich daher veranlaßt, die Organisation der Kasse zu ändern. Ein von ihm unter Beachtung der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs ausgearbeiteter Satzungsentwurf wurde neueren Anschauungen angepaßt. Die Verwaltung der Kasse wurde zweckmäßiger und einfacher gestaltet, ohne die erwünschte Mitarbeit der Mitgliedervertreter bei der Geschäftsführung zu beeinträchtigen.

Im einzelnen ist hierzu noch folgendes zu bemerken.

Die neue Satzung enthält mancherlei Verbesserungen der Bestimmungen über den Eintritt, den Wiedereintritt in die Kasse usw. Die früher an mehreren Stellen der Satzung verzeichneten Bestimmungen über gleiche Kassenangelegenheiten (z. B. über die Wartezeiten, die Zahlung des Krankengelds, des Sterbegelds usw.) sind in je besonderen Paragraphen zusammengefaßt. Dadurch hat die Satzung eine übersichtlichere Gestaltung bekommen, so daß sich die Versicherten besser als bisher über ihre Versicherung bei der Kasse unterrichten können.

Wenn bei der Kasse auch das reine Führerprinzip nicht eingeführt werden konnte, so lag es doch im Zug der Zeit, bei den dem Vereinsrecht unterliegenden Vereinigungen dem Grundsatz einer autoritären Geschäftsführung wenigstens insoweit Wirkung zu verschaffen, als es die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs irgendwie zuließen.

Durch die neue Satzung wird der Hauptversammlung, die nach einer gutachtlichen Äußerung des Reichsjustizministers nicht völlig beseitigt werden kann, nur ein beschränktes Aufgabengebiet zugewiesen. Ihr werden im wesentlichen die Wahl der vom Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn nach Beratung im Hauptvertrauensrat vorgeschlagenen Mitgliedervertreter zur Hauptversammlung und der Mitglieder des Arbeitsausschusses, ferner die Genehmigung des Rechnungsabschlusses und die Erteilung der Entlastung für die Geschäftsführung des Hauptvorstands und der Bezirksvorstände, endlich die Auflösung der Kasse, die Verwendung des Vermögens, die Änderung des Zwecks der Kasse

übertragen. Für Satzungsänderungen, die im allgemeinen häufiger notwendig werden, ist nicht mehr die Hauptversammlung, sondern ein Arbeitsausschuß zuständig. Dieser soll auch sonst den Hauptvorstand in allen Angelegenheiten der Kasse beraten und ihm Anregungen geben. Er hat außerdem noch über die Fortgewährung des Ehefrauensterbegelds (Kannleistung) und über die Genehmigung des Rechnungsabschlusses und über die Entlastungserteilung in den Jahren zu beraten und zu beschließen, in denen keine Hauptversammlung stattfindet. Der Arbeitsausschuß tritt nur von Zeit zu Zeit zusammen und nimmt den Bericht des Hauptvorstands über die bemerkenswerteren Vorgänge in der Geschäftsführung entgegen. Die Geschäfte selbst nimmt der Hauptvorstand wahr, der sich in der Person des Vorsitzenden oder seines Stellvertreters verkörpert. Die Hauptversammlung tritt alle zwei Jahre zusammen. Sie besteht aus dem Hauptvorstand und den Mitgliedervertretern. Ersterer ist aber berechtigt, für die Verhandlungen in der Hauptversammlung Sachverständige und sonstige Personen zur Mitwirkung einzuladen (Versicherungsmathematiker, Wirtschaftsprüfer).

An der bisherigen Beitragstafel ist nichts geändert. Der Kasse können nunmehr auch die bei den „Reichsautobahnen" beschäftigten krankenversicherungspflichtigen Bediensteten beitreten. Durch eine Übergangsbestimmung erhalten alle über 40 Jahre alten Bediensteten, sofern sie das 60. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, nochmals Gelegenheit, in die Kasse einzutreten, wenn sie das bisher versäumt haben.

Nach Einführung der Reichsarbeitsdienstpflicht und der allgemeinen Wehrpflicht mußte die neue Satzung verschiedene Ergänzungen erfahren.

Bedienstete, die zur Erfüllung der Reichsarbeits- oder Wehrdienstpflicht einberufen werden, scheiden aus der Kasse aus, können aber nach Entlassung aus dem Arbeits- oder Wehrdienst und beim Wiedereintritt in die Beschäftigung bei der Deutschen Reichsbahn oder bei den „Reichsautobahnen" innerhalb dreier Monate ohne Zahlung eines besonderen Eintrittsgelds in die Kasse wieder eintreten, wenn sie nachweislich gesund sind.

Wenn Mitglieder zu Übungen bei der Wehrmacht einberufen werden, verbleiben sie in der Kasse, ohne zur Zahlung von Beiträgen verpflichtet zu sein. Der Anspruch auf Krankengeld ruht während dieser Zeit. Mitglieder, die in Kriegszeiten Kriegs- oder ähnliche Dienste leisten, behalten ebenfalls ohne Beitragszahlung die Mitgliedschaft bei der

Kasse. Auch für sie ruht während der Dauer dieser Kriegsdienstleistung der Anspruch auf Krankengeld. Sterbegeld für Kriegsteilnehmer kann der Hauptvorstand nur insoweit festsetzen, als es die Vermögenslage der Kasse gestattet. Das Ehefrauensterbegeld von 100 RM wird dagegen auch Kriegsteilnehmern gezahlt.

Die schon vor Jahren eingeführte Bestimmung, wonach der bei der Kasse versicherte Betrag den Verdienstausfall in Krankheitszeiten nicht übersteigen darf, hat in der Praxis nicht immer volle Auswirkung gehabt. Es waren häufig Überzahlungen an Krankengeld festzustellen. Die Begrenzung der Versicherung ist aber zur Vermeidung der Überzahlung von Krankengeld unbedingt notwendig. Diese Begrenzung wird durch eine neue Fassung der Satzung gesichert. Sie ist so gedacht, daß allen Bediensteten ein bestimmter Prozentsatz für die in Krankheitszeiten ersparten Steuern und Sozialversicherungsbeiträge vom Gesamtentgelt abgezogen und nur der danach verbleibende Teil des Gesamtentgelts der Versicherung zugrunde gelegt wird. —

Die neue Satzung mußte von einer Hauptversammlung beschlossen werden. Die frühere Hauptversammlung war aufgelöst. Die Wahl einer neuen war infolge des Fortfalls der Ausschüsse der Reichsbahnbetriebskrankenkassen auf Grund des Aufbaugesetzes vom 5. Juli 1934 nicht mehr möglich. Im Einvernehmen mit der staatlichen Aufsichtsbehörde faßte daher über die neue Satzung eine begründende (konstituierende) Mitgliederversammlung Beschluß, deren Vertreter aus den Kreisen der Versicherten vom Hauptvertrauensrat der Deutschen Reichsbahn vorgeschlagen, vom Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn bestellt und vom Reichswirtschaftsminister als Aufsichtsbehörde bestätigt wurden. Die von der Hauptversammlung einstimmig gefaßten Beschlüsse wurden dann auch von der staatlichen Aufsichtsbehörde genehmigt. Die neue Satzung ist am 1. Juli 1936 in Kraft getreten.

Die Hauptversammlung hatte den Vorsitzenden des Hauptvorstandes gleichzeitig ermächtigt, die Kasse auf die außerpreußischen Bezirke der Deutschen Reichsbahn auszudehnen und die hierzu erforderlichen Änderungen und Ergänzungen der Satzung vorzubereiten. Über diese Satzungsänderungen hat als Aufsichtsbehörde nunmehr nicht mehr der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister, sondern das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung zu entscheiden, da nach dem Gesetz für die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen vom 6. Juli 1931 nur solche Versicherungen von Landesbehörden beaufsichtigt werden dürfen, deren Geschäftsbetrieb auf ein Land beschränkt ist. Die Verhandlungen mit dem Reichsaufsichtsamt schweben zur Zeit.

F. Die Unfallversicherung.

Auf dem Gebiet der Unfallversicherung sind im Berichtsjahr wie schon im Vorjahr weder im materiellen Recht noch in der Organisation Änderungen von erheblicher Bedeutung eingetreten.

Die Einführung des Führergrundsatzes bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften durch die Aufbauverordnung vom 25. April 1936 ist schon in der Einleitung erwähnt worden. Durch das Reichsarbeitsdienstgesetz vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, S. 769) wird bestimmt, daß Angehörige des Reichsarbeitsdienstes bei Krankheiten und Unfällen Anspruch auf freie ärztliche Behandlung und Krankenpflege haben. Die Zweite Verordnung über die Unfallversicherung beim freiwilligen Arbeitsdienst vom 5. August 1935 bestimmte, daß für die Beschäftigung im freiwilligen Arbeitsdienst die reichsgesetzlichen Vorschriften über die gewerbliche Unfallversicherung entsprechend gelten. Für die Berechnung der Leistungen wird der Jahresarbeitsverdienst der Arbeitsmänner einheitlich auf 1200 RM festgesetzt. Krankengeld wird den Arbeitsmännern aus der Unfallversicherung nicht gewährt. Die Bestimmungen gelten auch für den Deutschen Frauenarbeitsdienst mit der Maßgabe, daß der Jahresarbeitsverdienst auf 900 RM festgesetzt wird.

Das Luftschutzgesetz vom 26. Juni 1935 sieht einige unwesentliche hier nicht interessierende Änderungen der Reichsversicherungsordnung vor.

Andererseits haben die Versicherungsbehörden einige Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung getroffen.

Der Schutz der arbeitenden Bevölkerung ist sicherlich eine der vornehmsten Aufgaben der nationalsozialistischen Regierung. Es ist daher verständlich, daß gerade auf dem Gebiet der Sozialversicherung sich die Grundgedanken der nationalsozialistischen Weltanschauung besonders rasch auswirkten.

Nach einer Entscheidung des Reichsversicherungsamts ist die Teilnahme der Angehörigen eines der Unfallversicherung unterliegenden Betriebs an den öffentlichen Veranstaltungen des Feiertags der nationalen Arbeit (1. Mai) in ihrer Betriebsgruppe einschließlich des geschlossenen Auf- und Abmarsches zum und vom Festplatz eine Angelegenheit auch des Betriebs und einer Betriebstätigkeit im Sinn der Unfallversicherung gleichzuachten. Der Weg des einzelnen Betriebsangehörigen zu und von der Stelle, wo sich die Betriebsgruppe vor der Kundgebung sammelt und nach ihr auflöst, sowie sein Weg außerhalb der Betriebsgruppe vom Festplatz zurück ist als Weg nach und von der Arbeitsstätte im Sinn des § 545a der Reichsversicherungsordnung anzusehen, der vorschreibt

daß als Beschäftigung in einem der Versicherung unterliegenden Betrieb auch der mit der Beschäftigung in diesem Betrieb zusammenhängende Weg nach und von der Arbeitsstätte gilt. Ferner hat ein Oberversicherungsamt die Weihe einer Betriebsfahne als eine dem Betrieb zuzurechnende Veranstaltung angesehen. Ein Unfall, den ein Gefolgschaftsangehöriger bei einem vom Betriebsführer veranstalteten Ausflug erlitt, ist als Betriebsunfall anerkannt worden. Weiter sind Unfälle, die sich anläßlich der Teilnahme an einer Betriebsversammlung auch außerhalb der eigentlichen Betriebsstelle ereigneten, als Betriebsunfälle angesehen worden. Die Teilnahme an einer vom Betriebszellenobmann und dem Vertrauensrat angesetzten Fachschaftsversammlung unterliegt dem Unfallschutz, wenn die Beteiligung den Fachschaftsangehörigen zur Pflicht gemacht wurde (Entscheidung des Oberversicherungsamts Hannover).

Der Sozialversicherungsausschuß der Akademie für Deutsches Recht hat dem Reichsarbeitsminister Vorschläge für die Neugestaltung des Verfahrens in der Sozialversicherung zugeleitet, deren Hauptziel Vereinfachung und Beschleunigung ist. Eine besonders wichtige Neuerung ist hierbei für die Unfallversicherung vorgeschlagen worden. Gegen die Entscheidungen der Oberversicherungsämter soll nur noch die Rechtsrüge (Revision) zulässig sein und nicht mehr der das ganze Verfahren nochmals aufrollende Rekurs. Eine endgültige Entscheidung über die vorgeschlagenen Neuerungen ist noch nicht ergangen.

Durch die Überleitungsverordnung vom 15. Februar 1935 gilt für die Sozialversicherung des Saarlandes das Reichsrecht. Das hatte für die Unfallversicherung u. a. zur Folge, daß nunmehr auch bestimmte Betriebe, die bisher im Saarland der Unfallversicherung nicht unterlagen, wie z. B. die Betriebe der Feuerwehr und die Betriebe zur Hilfeleistung bei Unglücksfällen, die Betriebe von Krankenhäusern usw., der Unfallversicherung unterstellt wurden. Ferner werden nunmehr auch die Wegeunfälle im Sinn des § 545a der Reichsversicherungsordnung entschädigt. Desgleichen die anerkannten Berufskrankheiten, die bisher der Versicherung im Saarland nicht unterlagen. —

Entsprechend der weiteren Aufwärtsbewegung der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Zahl der Versicherten gestiegen[1]. Die Zunahme betrug im Jahr 1934 gegenüber dem Vorjahr 20,32 %. Die Zunahme im Jahr 1933 gegenüber 1932 betrug 8,42 %. Auch im Bereich

[1] Die Zahlen sind den Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts entnommen.

der Ausführungsbehörden hat sich die Zahl der Versicherten erhöht. Die Zunahme betrug im Jahr 1934 gegenüber dem Vorjahr 13,72 %. Die Gesamtzahl der gegen Unfall versicherten Personen betrug im Jahr 1935 rund 25 Millionen.

Auch die Lohnsummen sind entsprechend der weiteren Belebung der Wirtschaft und Vermehrung der Beschäftigungsmöglichkeit weiter angestiegen. Sie erhöhten sich im Jahr 1934 gegenüber dem Vorjahr um 24,5 % (Vorjahr 4,44 %).

Der weiteren Zunahme des Beschäftigungsgrades entspricht eine Aufwärtsbewegung der Unfallanzeigen. Sie ist zu einem nicht geringen Teil darauf zurückzuführen, daß einmal Arbeiter überhaupt mehr eingestellt worden sind, und daß weiter Arbeiter eingestellt wurden, die jahrelang erwerbslos und daher der Arbeit und ihrer Gefahren entwöhnt waren. So hat sich die Zahl der Unfallanzeigen im Jahr 1934 gegenüber dem Vorjahr um 25,68 % erhöht. Die gleichen Beobachtungen konnten auch bei den Ausführungsbehörden gemacht werden.

Soll die Häufigkeit der Betriebsunfälle gemessen werden, so kann dies nur in der Weise geschehen, daß die Zahl der Unfallanzeigen der Zahl der Versicherten gegenübergestellt wird. Es entfielen an Unfallanzeigen auf

	1000 Versicherte			
bei den	1931	1932	1933	1934
gewerblichen Berufsgenossenschaften	59,98	55,76	58,78	67,73
landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften . .	18,59	17,70	18,78	20,21
Ausführungsbehörden	42,65	36,86	39,00	40,85

Das seit mehreren Jahren festgestellte Sinken der Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle ist im Jahr 1934 von einer gegenteiligen Bewegung abgelöst worden. Die Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle ist um 10,48 % höher als im Vorjahr.

Bezieht man die absoluten Zahlen auf den Versicherungsumfang (Zahl der Versicherten), so ergeben sich folgende Wertzahlen für 1000 Versicherte:

bei den	1932	1933	1934
gewerblichen Berufsgenossenschaften	3,34	2,69	2,68
landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften	3,52	2,87	3,21
Ausführungsbehörden	2,83	2,29	2,05

Bei der Deutschen Reichsbahn betrug die Zahl der im Jahr 1935 versicherten Personen 392 235 (1934: 377 193).

Nach den von den Reichsbahndirektionen aufgestellten Nachweisungen über die Ergebnisse der Unfallversicherung beträgt die Zahl der neu hinzugekommenen Unfälle, für die Entschädigungen gezahlt worden sind:

im Geschäftsjahr	1913	3288
„ „	1920	4170
„ „	1923	2112
„ „	1928	4120
„ „	1932	1918
„ „	1933	1364
„ „	1934	1417
„ „	1935	1467

Von den 1935 hinzugekommenen Unfällen hatten 269 den Tod zur Folge, in 85 Fällen trat völlige Erwerbsunfähigkeit und in 1113 teilweise Erwerbsunfähigkeit ein. Auf 1000 versicherte Personen fielen im Berichtsjahr nach der Reihenfolge der niedrigsten Unfallziffer Unfälle im Reichsbahndirektionsbezirk:

Saarbrücken	1,46 (2,91)	Altona	3,77 (3,97)
Mainz	1,80 (1,60)	Hannover	3,97 (3,43)
Osten	2,23 (2,30)	Wuppertal	4,23 (4,82)
Essen	2,65 (2,40)	Halle	4,25 (3,24)
Münster	2,85 (2,06)	Schwerin	4,27 (3,44)
Karlsruhe	2,95 (3,01)	Erfurt	4,49 (5,02)
Bayern	3,02 (3,36)	Dresden	4,72 (4,75)
Frankfurt (Main)	3,15 (3,28)	Stettin	4,90 (3,77)
Stuttgart	3,21 (4,45)	Kassel	5,31 (4,93)
Köln	3,28 (4,08)	Oppeln	5,31 (3,51)
Berlin	3,48 (2,39)	Königsberg	8,48 (7,25)
Breslau	3,67 (4,77)		

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr.

Die Durchschnittsziffer von 5,80 im Jahr 1932, 3,98 im Jahr 1933, 3,76 im Jahr 1934 ist im Berichtsjahr wiederum um ein geringes auf 3,74 gesunken. Die verhältnismäßig günstige Ziffer ist zurückzuführen auf die zielbewußten Unfallverhütungsmaßnahmen der Reichsbahnverwaltung. Bei allen Dienststellen, Beamten und Arbeitern war erfreulicherweise eine rege Anteilnahme an den Fragen der Unfallverhütung festzustellen. Irgendwelche Gegenströmungen kamen nicht zum Ausdruck. Häufig genug gaben die Arbeitervertreter ihrer Freude darüber Ausdruck, daß sichtbar zu spüren sei, wie die Verwaltung sich des Schutzes und der Sicherheit bei der Arbeit wirksam und vorbildlich anzunehmen bestrebt sei. Es sind auch Ansätze für eine verstärkte Mitarbeit der Gefolgschaft in der Unfallverhütung deutlich erkennbar in der Beteili-

gung an praktischen Vorträgen für die Unfallverhütung und bei der Verbesserung unfallverhütender Einrichtungen an Maschinen und Arbeitsplätzen.

Neben einer weiteren Verbesserung der eigenen Maßnahmen zur Unfallverhütung hat sich die Deutsche Reichsbahn auch an der vom Hauptamt für Volkswohlfahrt, Abteilung Schadenverhütung, durchgeführten Propaganda beteiligt. Durch Bestellung von Verbindungsmännern wurde zwischen der Reichsbahn, dem Hauptamt für Volkswohlfahrt und seinen Gauamtsleitungen eine ständige Verbindung hergestellt. Im Rahmen der Aufgaben des Hauptamtes für Volkswohlfahrt wurde auf Kosten der Reichsbahn ein Sonderheft der Zeitschrift „Kampf der Gefahr" herausgegeben und der Gefolgschaft der Reichsbahn unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Das mit einem Geleitwort des Ständigen Stellvertreters des Generaldirektors versehene Sonderheft behandelte vorwiegend die Unfallverhütung bei der Reichsbahn.

Kurz vor Abschluß dieser Abhandlung erging die Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 15. Juni 1936 (RGBl. I, S. 489). Sie fällt zwar nicht mehr in das Berichtsjahr, soll ihrer Bedeutung wegen aber schon jetzt erwähnt werden. Durch sie werden die Beziehungen zwischen den Trägern der Unfallversicherung und der Krankenversicherung, die Unterstützungspflicht der Krankenkassen und Unternehmer gegenüber den Trägern der Unfallversicherung und die Ersatzleistung zwischen Krankenkassen und Trägern der Unfallversicherung neu geregelt.

Die Vorschriften über die bisherige Regelung fanden sich in den §§ 1501 ff. der Reichsversicherungsordnung, ferner in den Bestimmungen des Reichsversicherungsamts über die Unterstützungspflicht der Krankenkassen und Unternehmer gegenüber den Trägern der Unfallversicherung vom 12. Oktober 1926 und in den Bestimmungen des Reichsversicherungsamts über Ersatzleistungen zwischen Krankenkassen, Ersatzkassen und Trägern der Unfallversicherung vom 5. März 1927. Außerdem hatten die Spitzenverbände der Berufsgenossenschaften und Krankenkassen ein besonderes Krankenkassenabkommen geschlossen, dem im Berichtsjahr auch die Deutsche Reichsbahn beigetreten war[1].

Die auf Grund dieser Vorschriften, Bestimmungen und Vereinbarungen geltende Regelung erwies sich als unübersichtlich und verwickelt. Nach geltendem Recht war der Ersatz der Aufwendungen für das Heilverfahren anders geregelt als der Ersatz der Aufwendungen für wiederkehrende Geldleistungen. Die Vorschriften über die Ersatzleistungen waren im einzelnen infolge vieler Ausnahmen von der grund-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 1041, 1929, S. 1206, 1930, S. 1292.

sätzlichen Regelung unübersichtlich und boten zu zahlreichen Ersatzstreitigkeiten Anlaß. Durch die neue Verordnung werden die Beziehungen zwischen den einzelnen beteiligten Parteien wesentlich vereinfacht. Während der ersten 45 Tage nach dem Unfall gehen fortan die Aufwendungen für das Heilverfahren und für wiederkehrende Geldleistungen zu Lasten der Krankenkassen, soweit sie nicht über das hinausgehen, was die Krankenkasse auf Grund der Krankenversicherung zu leisten hat. Nach diesem Zeitpunkt fallen sie dem Träger der Unfallversicherung zur Last. In leichten Fällen, in denen Arbeitsunfähigkeit infolge des Unfalls während der ersten 45 Tage nach dem Unfall nicht eintritt, haben die Träger der Unfallversicherung, wenn sie in diesem Fall Krankenbehandlung gewährt haben, keinen Ersatzanspruch. Die getroffene Regelung beseitigt also einmal die bisherige unterschiedliche Behandlung der Aufwendungen für das Heilverfahren und für wiederkehrende Geldleistungen. Andererseits schaltet sie durch die Einführung eines genau begrenzten Zeitraums für die Leistungspflicht der Krankenkasse die nach früherem Recht bestehenden Schwierigkeiten in der Berechnung der Ersatzleistung weitgehend aus.

Zu der Verordnung sind vom Reichsversicherungsamt unterm 19. Juni 1936 noch Ausführungsvorschriften ergangen. Über die Beziehungen zwischen den Reichsbahndirektionen als Träger der Unfallversicherung und den Trägern der Krankenversicherung wurden bei Abfassung dieser Abhandlung die erforderlichen Anordnungen erst vorbereitet.

G. Die Angestelltenversicherung.

Das Gesetz vom 5. Juli 1934 über den Aufbau der Sozialversicherung hat die selbständige Angestelltenversicherung neben der Invalidenversicherung bestehen lassen. Doch sind die noch vorhandenen neun Ersatzkassen der Angestelltenversicherung aufgehoben worden, so daß nunmehr — von der knappschaftlichen Versicherung abgesehen — die gesamte deutsche Angestelltenschaft, soweit sie versicherungspflichtig ist, ihre versicherungsmäßige Zusammenfassung in dieser berufsständischen Angestelltenversicherung gefunden hat. Der alleinige Träger der Angestelltenversicherung für das Reichsgebiet ist nunmehr die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin. Ihr Leiter übt gleichzeitig die Aufsicht über die Ersatzkassen der Krankenversicherung der Angestellten aus.

Mit dem 31. Dezember 1934 sind die bisherigen Organe der Reichsversicherungsanstalt (Direktorium, Verwaltungsrat und Vertrauensmänner) weggefallen. Seit dem 1. Januar 1935 steht an der Spitze der

Behörde nach dem Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934 ein Leiter, der die Befugnisse des Direktoriums übernommen hat. Seit dem gleichen Tag führt auch das Reichsversicherungsamt die Aufsicht über die Reichsversicherungsanstalt. Zwischen ihr und der Deutschen Arbeitsfront wurden nach dem Wegfall der Vertrauensmänner der Angestelltenversicherung Richtlinien für die Rechtsberatungsstellen der Deutschen Arbeitsfront über die Art ihrer Mitwirkung bei Durchführung des Angestelltenversicherungsgesetzes vereinbart.

In das Berichtsjahr fällt die Rückkehr des Saarlandes in das Reich. Die Überleitung der Sozialversicherung des Saarlandes erfolgte durch die Verordnung vom 15. Februar 1935, die auch die Anrechnung der Saarbeiträge im Leistungsfall und die Beitragsentrichtung in der Übergangszeit regelte und bestimmte, daß die Versicherungsanstalt für Angestellte des Saargebiets mit dem 1. März 1935 wegfiel und ihre Aufgaben, Rechte und Verbindlichkeiten sowie ihr Vermögen mit dem gleichen Tag auf die Reichsversicherungsanstalt übergingen.

Aus der Zahl der im Jahr 1935 ergangenen gesetzlichen Maßnahmen sind für die Angestelltenversicherung u. a. von Bedeutung:

a) Die Siebente Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 25. Mai 1935, die den Führergrundsatz auch bei den Versicherungsbehörden einführte;

b) die Neunte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 6. August 1935, die die Ersatzkassen der Angestelltenversicherung mit Wirkung vom 31. Dezember 1935 aufhob und damit die Reichsversicherungsanstalt zum einzigen Versicherungsträger der Rentenversicherung der Angestellten machte;

c) die Zwölfte Verordnung zum Aufbau der Sozialversicherung vom 24. Dezember 1935, die dem Leiter der Reichsversicherungsanstalt vom 1. Januar 1936 an die Mitwirkung bei der Bestellung der Leiter der Ersatzkassen der Krankenversicherung für Angestellte, bei der Bildung der Beiräte und bei der Umgestaltung der Satzungen, der Versicherungsbedingungen und der Krankenordnung und vom 1. April 1936 an die volle Aufsicht über diese Kassen übertrug.

Weiter wären noch zu erwähnen:

a) Das Gesetz über die Beurlaubung von Angestellten und Arbeitern für Zwecke der Leibeserziehung vom 15. Februar 1935 und die Durchführungsverordung zu diesem Gesetz vom 19. März 1935, die Vorschriften über die Anrechnung von Zeiten der Teilnahme eines Versicherten an einem anerkannten Lehrgang zum Zweck

der Leibeserziehung als Ersatzzeit für die Erhaltung der Anwartschaft und für die Erfüllung der Wartezeit in der Angestelltenversicherung brachten.

b) Die Verordnung über die Einberufung zu Übungen der Wehrmacht vom 25. November 1935, nach der die Zeiten, in denen ein Versicherter als Angehöriger der Reserve, der Ersatzreserve, der Landwehr und in Ostpreußen auch des Landsturms oder auf Grund freiwilliger Meldung zu einer Übung einberufen war, als Ersatzzeiten für die Erhaltung der Anwartschaft und für die Erfüllung der Wartezeit anzurechnen sind.

c) Die Zweite Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 21. Dezember 1935, die Bestimmungen über die Nachversicherung ausscheidender Beamter enthält.

Die Wirtschaftsbelebung, die auch im Jahr 1935 anhielt, wirkte sich günstig auf der Einnahme- und Ausgabeseite der Reichsversicherungsanstalt aus. Die Gesamtbeitragseinnahme belief sich auf 357,4 Millionen RM gegenüber 316,9 Millionen RM im Vorjahr. Sie ist danach um 40,5 Millionen RM oder um 12,8 % gestiegen. Die Mehreinnahme ist in der Hauptsache durch die Vermehrung der Zahl der Beschäftigten zu erklären. Während beim Inkrafttreten der Versicherung ab 1. Januar 1913 etwa 1,7 Millionen Versicherte gezählt wurden, ist ihre Zahl für das Ende des Jahrs 1935 auf rund 4 Millionen zu schätzen. Von den Ende 1932 im Reichsgebiet vorhandenen 512 343 arbeitslosen Angestellten konnten bis zum Ende des Jahrs 1935 weit über 50 % wieder in den Arbeitsprozeß eingegliedert werden. Die Steigerung des Beitragsaufkommens hatte zur Folge, daß der Rücklage wieder ein erheblicher Betrag (235,6 Millionen RM gegenüber 194,5 Millionen RM im Vorjahr) zugeführt werden konnte. Wie schon in der Einleitung hervorgehoben wurde, entfällt von dem Gesamtvermögen der Sozialversicherung etwa die Hälfte auf die Angestelltenversicherung. Sie ist zur Zeit noch immer die finanziell stärkste Versicherungseinrichtung. Das Anwachsen der Rücklage ist allerdings auch notwendig, denn das Anwartschaftsdeckungsverfahren, das durch das Sanierungsgesetz vom 7. Dezember 1933 eingeführt worden ist, verlangt bekanntlich, daß nicht nur die bereits bewilligten Leistungen, sondern auch sämtliche Anwartschaften auf spätere Leistungen kapitalmäßig gedeckt werden. Hierzu ist noch eine weitere beträchtliche Erhöhung der Rücklage erforderlich.

Nach den bisherigen Grundsätzen der Reichsversicherungsanstalt auf dem Gebiet der Kapitalanlage wurden auch im Berichtsjahr vorzugsweise Anlagen getätigt, die volkswirtschaftlich und sozial nützlich waren und insbesondere der Förderung des Wohnungsbaus, der Erhaltung der

Arbeitsgelegenheit, der Arbeitsfähigkeit und der Gesunderhaltung der Versicherten dienten. Mehr als ein Drittel der gesamten Rücklage, nämlich rund 922 Millionen RM, sind seit 1924 dem Wohnungsbau zugeführt worden. Mit Hilfe dieser Summe ist die Finanzierung von rund 183 000 Wohnungen ermöglicht worden, die allerdings überwiegend für versicherte Angestellte bestimmt sind. Für gesundheitsfürsorgerische Tätigkeit hat die Angestelltenversicherung allein in den Jahren 1930 bis 1935 rund 143 Millionen RM aufgewendet.

Der Gesamtaufwand für die Rentenleistungen, Beitragserstattungen und Abfindungen einschließlich der von anderen Versicherungsträgern zu erstattenden Beträge erreichte im Berichtsjahr 281,2 Millionen RM gegenüber 267,4 Millionen RM im Vorjahr. Die Aufwendungen für einmalige Leistungen betrugen 20,6 Millionen RM. Sie entsprachen damit ungefähr dem Aufwand des Vorjahrs. Am Schluß des Berichtsjahrs liefen 338 633 (225 288) Ruhegelder, 110 884 (99 780) Witwen- und Witwerrenten und 40 345 (37 950) Waisenrenten. Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Zahlen des Vorjahrs.

Der Gesamtaufwand für die Heilfürsorge belief sich im Berichtsjahr auf 23,6 Millionen (20,6 Millionen) RM. Zur Durchführung gelangten 47 542 (40 803) ständige Heilverfahren. Zu Erholungskuren für kinderreiche Mütter und deren Kinder wurden 948 Anträge auf Gewährung von Zuschüssen genehmigt.

Bei der Deutschen Reichsbahn sind im Berichtsjahr auf dem Gebiet der Angestelltenversicherung, für das sie bekanntlich keine eigene Versicherungseinrichtung (Sonderanstalt) besitzt, Änderungen von wesentlicher Bedeutung nicht eingetreten.

Die zum 1. Juli 1935 ausgesprochene Befreiung der bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigten Versorgungsanwärter von der Angestelltenversicherungspflicht ist bereits in der Abhandlung des Vorjahrs erwähnt worden[1]. Hilfskräfte im Telegraphen- und Fernsprechdienst galten bisher bei der Deutschen Reichsbahn für invalidenversicherungspflichtig, wenn sie nur einfachen Vermittlungsdienst ausübten. Diese Anschauung ließ sich nach der neueren Rechtsprechung nicht mehr aufrechterhalten. Diese Hilfskräfte sind nunmehr bei der Angestelltenversicherung versichert. Invalidenversicherungspflichtig bleiben nur diejenigen Bediensteten, die die Fernsprechvermittlung nur zeitweise oder neben anderen an und für sich invalidenversicherungspflichtigen Arbeiten ausüben, es sei denn, daß die Tätigkeit im Telegraphen- und Fernsprechdienst überwiegt.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 132.

Die Arbeiten über eine einheitliche Behandlung der Angelegenheiten der Angestelltenversicherung bei den Reichsbahndirektionen sind im Berichtsjahr abgeschlossen worden. Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1936 eine neue Dienstvorschrift eingeführt worden. Es handelt sich hierbei um die Kassen- und Rechnungsbestimmungen über die Erhebung der Beiträge sowie über die Beschaffung und Verwendung der Beitragsmarken für die Angestelltenversicherung. Nach dieser Vorschrift bestimmt künftig die Beschäftigungsstelle eines Angestellten die Versicherungspflicht auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes. Das Wohlfahrtsbüro sorgt für die Ausfertigung der Versicherungskarte. Es bewirkt auch den Umtausch der vollgeklebten Versicherungskarten. Die Beitragsmarken werden von der Hauptkasse beschafft und ausschließlich vom Wohlfahrtsbüro verwendet und entwertet.

H. Die Arbeitslosenversicherung.

Auf dem Gebiet der Arbeitslosenversicherung sind im Berichtsjahr Änderungen von wesentlicher Bedeutung nicht eingetreten. Das erscheint ganz natürlich. Denn es entspricht der Ideenwelt des Nationalsozialismus, den Arbeitslosen nicht so sehr aus öffentlichen Mitteln Unterstützung zu zahlen, als ihnen durch Gewährung von Arbeitsgelegenheit Lohn und damit Brot zu verschaffen. Selbstverständlich kann, solange die völlige Beseitigung der Arbeitslosigkeit nicht erreicht ist, auf die Zahlung von Unterstützungen nicht verzichtet werden. Es versteht sich aber von selbst, daß die nationalsozialistische Regierung ihr Hauptaugenmerk mehr auf die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen richtete und sich in der Frage der Arbeitslosenversicherung darauf beschränkte, das Bestehende zu erhalten, Erleichterungen zu schaffen, Härten auszugleichen. Die Regierung trieb bewußt und mit Fleiß an Stelle einer Fürsorgepolitik eine Arbeitseinsatzpolitik.

Nachdem also zur Zeit eine Ruhepause eingetreten ist, erscheint ein Rückblick über das Werden der Arbeitslosenfürsorge wohl angebracht.

Das Problem der Arbeitslosenfürsorge war in der Vorkriegszeit kaum jemals praktisch geworden, denn selbst wirtschaftliche Niedergänge hatten damals keine größere Arbeitslosigkeit von langer Dauer zur Folge. Vor allem verhielt sich die Reichsregierung in dieser Frage durchaus zurückhaltend. Noch 1913 erklärte sie, daß die Frage für eine gesetzliche Regelung nicht reif sei. Erste örtlich begrenzte Versuche einer Arbeitslosenfürsorge sind Selbsthandlungen der damaligen Gewerkschaften, großer Privatunternehmen oder einzelner städtischer Gemeinden. Im Verlauf des Weltkriegs sah sich indessen die Reichsregierung gegenüber der zu erwartenden Demobilmachung veranlaßt,

einheitlich für das ganze Reichsgebiet Maßnahmen dahin zu treffen, daß bei der kommenden Demobilmachung die vom Heeresdienst entlassenen Arbeiter und Angestellten, denen eine angemessene Beschäftigung nicht würde nachgewiesen werden können, Arbeitslosenunterstützung erhielten. Solange eine staatliche Hilfe nicht eingeführt sei, sollten den Gemeinden die hierfür gemachten Aufwendungen vom Reich erstattet werden.

Nach der Novemberrevolution von 1918 erging unter dem 13. November 1918 die Verordnung des Reichsamts für wirtschaftliche Demobilmachung über Erwerbslosenfürsorge. Durch sie wurden die Gemeinden verpflichtet, eine Fürsorge für Erwerbslose einzurichten, der sie nicht den Charakter der Armenpflege geben durften. Die Unterstützungen sollten nur arbeitsfähige und arbeitswillige Personen erhalten, die sich infolge des Kriegs durch Erwerbslosigkeit in bedürftiger Lage befanden. Die Erwerbslosen, die die Unterstützung in Anspruch nahmen, waren jedoch verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen jede nachgewiesene geeignete Arbeit anzunehmen, sofern für sie ein angemessener Lohn gezahlt wurde, die Unterbringung bedenkenfrei war und bei Verheirateten die Versorgung der Familie nicht unmöglich wurde. Indessen kam es in der Hauptsache auf die Geldunterstützung hinaus, deren Kosten überwiegend vom Reich getragen wurden.

Gleichwohl wurde, als nach Kriegsschluß plötzlich rund 6 Millionen Kriegsteilnehmer in die Heimat zurückströmten, zum erstenmal auch praktisch Arbeitseinsatzpolitik getrieben, indem Demobilmachungsverordnungen für die zwangsweise Einweisung der Kriegsteilnehmer in die Arbeitsplätze sorgten, die von jenen Arbeitskräften geräumt werden mußten, die nicht auf Erwerb angewiesen waren. Der weitaus größte Teil der Kriegsteilnehmer konnte auf diese Weise untergebracht werden. Am 1. April 1919 war die Zahl der unterstützten Arbeitslosen auf 800 000 gesunken. Der Erfolg war groß, ging aber, obwohl der Arbeitseinsatz und die Arbeitslosenhilfe durch Reichsgesetz vom 16. Juli 1927 neu geregelt und zu Reichsaufgaben gemacht wurden, durch die Störungen, die der Ruhrkampf mit sich brachte, die Auswirkungen des Währungsverfalls, vor allem aber nach dem Verdorren der nur kurze Zeit dauernden wirtschaftlichen Scheinblüte verloren. Ende 1932 wurden wieder 6 Millionen Arbeitslose gezählt.

Den umfassenden und durchgreifenden Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Regierung Adolf Hitlers ist es zu danken, daß hier alsbald eine Änderung eintrat. Schon im Jahr 1933 ging die Zahl der Arbeitslosen auf 4 Millionen zurück. Sie fiel im Jahr 1934 auf 2¼ Millionen, um dann im Berichtsjahr 1935 auf 1,7 Millionen zu sinken.

Art und Umfang der öffentlichen Arbeitsbeschaffungsprogramme dürften im allgemeinen bekannt sein. Sie sind auch in früheren Abhandlungen besprochen worden[1]. Eine kurze Zusammenfassung wird daher genügen.

Die Massenarbeitslosigkeit des Jahrs 1933 verlangte zwingend, an möglichst vielen Stellen zugleich mit einem umfassenden Angriff gegen die Arbeitslosigkeit vorzugehen und dazu jede irgendwie erreichbare Arbeitsgelegenheit zu benutzen. Grundlegend waren die Gesetze zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom 1. Juni und 21. September 1933. Während das Gesetz vom 21. September eine halbe Milliarde Reichsmark als Zuschuß zu Wohnungsinstandsetzungen, -ergänzungen und -teilungen bereitstellte, ermöglichte das Gesetz vom 1. Juni durch Bereitstellung von Arbeitsschatzanweisungen im Betrag von 1 Milliarde RM die Durchführung zahlreicher volkswirtschaftlich wertvoller öffentlicher Arbeiten (Meliorationen, Siedlungen, Ausbau der Reichswasserstraßen, Instandsetzung öffentlicher Gebäude usw.). Zu diesen Programmen traten noch der Bau der Reichsautobahnen, der Arbeitskräfte der verschiedensten Wirtschaftskreise beschäftigen konnte, weiter umfangreiche zusätzliche Arbeitsbeschaffungsprogramme der Reichsbahn und Reichspost und endlich eine starke Ausdehnung der öffentlichen Notstandsarbeiten[2].

Über die Bautätigkeit der Deutschen Reichsbahn im Berichtsjahr 1935 wird in der Zeitschrift „Die Reichsbahn" in Heft 1 von 1936, S. 16 ff., ausführlich berichtet. Es kann hierauf verwiesen werden. Im Jahr 1935 hat die Deutsche Reichsbahn für Beschaffung und Lieferungen 1,5 Milliarden RM ausgegeben. Hiervon entfallen 300 Millionen RM auf Löhne für die eigenen Arbeiter, 1,2 Milliarden RM stellen Aufträge an die Industrie, Handwerk usw. dar. Die Reichsautobahnen haben im Jahr 1935 für Bauten eine halbe Milliarde RM ausgegeben. Zur Zeit ist bereits der tausendste Kilometer fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Zu den Maßnahmen der öffentlichen Hand traten die der Privatwirtschaft, die ohne besondere Rücksichtnahme auf den Ausnutzungsgrad der Unternehmungen zu Neueinstellungen veranlaßt wurden.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1392 ff., 1936, S. 133 ff.

[2] Notstandsarbeiten sind vorzüglich diejenigen öffentlichen Arbeiten, zu deren Durchführung die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung an den Träger der Arbeit einen Zuschuß unter der Bedingung leistet, daß Arbeitslose beschäftigt werden. Daneben sind auch solche zusätzlichen Maßnahmen privater Betriebe gefördert worden, die dem Ersatz ausländischer durch inländische Erzeugung dienen.

Nachdem es der Regierung auf diese Weise in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen war, Arbeit in großem Umfang zu schaffen, galt es, die Arbeitskräfte nach national-, bevölkerungs- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten zu verteilen. Es ist bekannt, daß die heutige Regierung die Bewegung von der Stadt zum Land fördert. Gerade aber in der Landwirtschaft und auch sonst noch in bestimmten Fachindustrien begannen die Arbeitskräfte schon wieder knapp zu werden. Diesen Arbeitsgebieten mußten daher geeignete Arbeiter zugeführt werden. Andererseits war dafür zu sorgen, daß in Bezirken mit noch immer hoher Arbeitslosigkeit Arbeiter von außerhalb nur mit behördlicher Zustimmung eingestellt werden durften. Solche Zuzugssperren sind für Berlin, Hamburg, Bremen und das Saarland eingeführt worden. Es ist auch zulässig, die Beschäftigung von Arbeitern, die in der Landwirtschaft tätig waren, mit nichtlandwirtschaftlichen Arbeiten von einer behördlichen Genehmigung abhängig zu machen. Es kann sogar verlangt werden, daß ehemalige landwirtschaftliche Arbeitskräfte, die bereits in nichtlandwirtschaftliche Betriebe eingestellt worden sind, aus ihnen wieder entlassen werden. Weiter ist hier zu nennen der auf Grund der Verordnung über die Verteilung von Arbeitskräften vom 10. August 1934 durchgeführte Austausch von Arbeitsplätzen, durch den jugendliche Arbeiter ihre Arbeitsplätze für arbeitslose ältere Arbeiter freimachen mußten. Mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und der Arbeitsdienstpflicht kann diese Maßnahme allerdings als abgeschlossen gelten. Wehrpflicht und Arbeitsdienst[1] waren überhaupt vorzüglich geeignet, die Zahl der Arbeitslosen zu verringern.

Der Förderung der Arbeitsaufnahme in der Landwirtschaft diente auch die im Frühjahr 1933 eingerichtete Landhilfe. Sie will jugendliche Arbeitslose als Landhelfer in zusätzliche landwirtschaftliche Beschäftigung bringen, in ihnen Verständnis für das Leben und die Arbeit des Bauern und Lust und Liebe zur Scholle wachrufen. Sie soll aber auch dem Bauern, der für die ihm durch Einstellung und Anlernung des Landhelfers erwachsenden Aufwendungen einen staatlichen Zuschuß erhält, die Erhaltung und Förderung seines Hofes ermöglichen und die Bauernfrau entlasten. Im Jahr 1935 waren in der Landhilfe 137 340 Jugendliche tätig. Verwandten Bestrebungen diente auch der deutsche

[1] Der Reichsarbeitsdienst ist durch Gesetz vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, S. 769) geregelt. Er verpflichtet alle jungen Deutschen beiderlei Geschlechts, ihrem Volk im Arbeitsdienst zu dienen. Er soll die deutsche Jugend im Geist des Nationalsozialismus zur Volksgemeinschaft und zur wahren Arbeitsauffassung, vor allem zur gebührenden Achtung der Handarbeit, erziehen. Er dient der Durchführung gemeinnütziger Arbeit. Die Arbeitsdienstpflicht der weiblichen Jugend bleibt noch besonderer gesetzlicher Regelung vorbehalten.

Frauenarbeitsdienst, der die weibliche deutsche Jugend mit der bäuerlichen Lebensführung vertraut machen und sie auf die Aufgaben der künftigen Hausfrau und Mutter vorbereiten will. Im Jahr 1935 waren über 12 000 junge Mädchen im Frauenarbeitsdienst tätig.

Ein geordneter Arbeitseinsatz verlangt auch eine verantwortungsbewußte Arbeitsvermittlung. Durch Gesetz vom 5. November 1935 (RGBl. I, S. 1281) wird daher bestimmt, daß Arbeitsvermittlung, Berufsberatung und Lehrstellenvermittlung nur von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung betrieben werden darf. Soweit andere Einrichtungen noch zugelassen werden, unterliegen sie der Aufsicht des Präsidenten der Reichsanstalt und sind an dessen Weisungen gebunden.

Zur Behebung der Arbeitslosigkeit wurde auch der Ausländerbeschäftigung besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Seit 1933 sind ausländische Wanderarbeiter nicht mehr zugelassen worden. Andererseits sind, um den im Ausland beschäftigten Deutschen die Existenz zu sichern, weiter für die Beschäftigung in den Grenzgebieten und für solche Tätigkeiten im Ausland, die lediglich der Fortbildung dienen, zwischenstaatliche Vereinbarungen getroffen worden.

Mit Recht kann daher zum Schluß des Jahrs 1935 gesagt werden, daß im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit nicht nur Großes erreicht ist, sondern auch die Zukunft gesichert erscheint[1].

[1] Benutztes Schrifttum: „Sozialpolitik im Dritten Reich" von Reichsminister Franz Seldte. „Die Entwicklung des Arbeitseinsatzes und der Arbeitslosenhilfe zur Reichsaufgabe" von Geheimrat Dr. Syrup, Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung.

Die Niederländischen Eisenbahnen in den Jahren 1934 und 1935[1].

1. Allgemeines.

Im Laufe des Jahres 1934 hat sich die wirtschaftliche Lage der Niederlande weiter verschlechtert, der Wettbewerb des Kraftwagens ist stärker, und die Hindernisse, die einer gesunden Entwicklung des zwischenstaatlichen Handels gemacht werden, sind größer geworden als zuvor. Eine Erleichterung gegenüber der Willkür des Kraftwagenverkehrs brachte lediglich die Neufassung des Artikels 31 des Eisenbahngesetzes[2], die die Eisenbahnen nunmehr der Verpflichtung enthebt, allen Wettbewerbern Gelegenheit zu geben, sich über die von den Eisenbahnen gewährten Tarifermäßigungen schnell und sicher zu unterrichten. Im übrigen ist der Entwurf zur Änderung des Gesetzes über die öffentlichen Verkehrsmittel in den Berichtsjahren nicht weitergetrieben worden. Wenn auch das Gesetz über die Bildung der sog. Verkehrsfonds am 6. Oktober 1934 erlassen wurde und am 1. Januar 1935 in Kraft trat, und wenn auch im Jahre 1935 die dort vorgesehene Zentralstelle (Centrale Commissie van Advies en Bijstand) gebildet wurde, so

[1] Nach den Geschäftsberichten der vereinigten Gesellschaften, Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, SS, und Holländ. Eisenbahngesellschaft, HSM. Vgl. den letzten Aufsatz über die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1933, Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 697.

[2] Art. 31 des Eisenbahngesetzes lautet jetzt: „Die Eisenbahnunternehmer sind verpflichtet, Reisende und die angebotenen, nicht durch Gesetz ausgeschlossenen Güter zu Bedingungen zu befördern, die in den Verordnungen festgelegt sind, und zu Preisen, die nicht höher sind, als in den öffentlich bekanntgegebenen Tarifen angegeben ist, mit der Einschränkung, daß eine Preisermäßigung lediglich als Vergünstigung nicht gegeben werden darf und daß die dies Verbot betreffenden Anweisungen des Wasserbauministers hinsichtlich der Gewährung von Ermäßigungen der Tarife befolgt werden."

kam tatsächlich doch keine Anordnung zur Regelung des immer größer werdenden Durcheinanders im Verkehrswesen zustande. Dazu kam die Betriebseröffnung des Maas-Seiten- (Juliana-) Kanals von Maastricht über Born nach Maasbracht (—Venlo), 1934, und des Twenthekanals, der 1935 bis an die Reichsgrenze bei Enschede vollendet worden ist und der die gewerbereiche Gegend um Enschede, Hengelo und Almelo mit Ijssel und Rhein verbindet; beide Kanäle entziehen in Zukunft den Bahnen gerade solche Teile des Massenverkehrs, auf die sie besonders angewiesen sind. Und wenn somit die Einnahmen immer weiter zurückgegangen sind, ohne daß es gelingen konnte, die Ausgaben in einem entsprechenden Maße zu senken[1], so ist es jetzt bereits dahin gekommen, daß der Betrag, um den die Verminderung der Einnahmen die der Ausgaben übertrifft, immer kleiner wird und 1935 unter 2 Mill. fl sank; der Einnahmerückgang würde aber durch die Verminderung der Ausgaben 1935 übertroffen worden sein, wenn nicht die neuen Kanäle eröffnet worden wären. Die neuen Wasserwege haben den Eisenbahnen so viel Verkehr entzogen und machten, damit der Verlust nicht noch größer wurde, derartige Tarifmaßnahmen nötig, daß daraus ein Reinverlust von über 2 Mill. fl entstand.

Im Jahre 1934 sind die Einnahmen um mehr als 10 Mill. fl zurückgegangen, während die Betriebsausgaben nur um 5,3 Mill. fl gesenkt werden konnten. Das Endergebnis war, da auch die sonstigen Ausgaben noch um ein geringes, d. h. um 900 000 fl, ermäßigt werden konnten, um 5,7 Mill. fl. ungünstiger als 1933. Im Laufe des Jahres 1935 gingen die Einnahmen sogar um 11½ Mill. fl zurück; in dieser Summe ist auch der Einnahmeverlust enthalten, der dadurch entstand, daß Strecken und Bahnhöfe ganz oder teilweise außer Betrieb gesetzt wurden. Doch ist der Ausfall aus diesen Maßnahmen kaum höher als 300 000 fl zu schätzen, und er schlägt somit überhaupt nicht zu Buch, wenn er dem Ausfall gegenübergestellt wird, der allein bei der Beförderung der limburgischen Kohle zugunsten des neuen Kanals entstanden ist und der auf mindestens 4 Mill. fl geschätzt werden muß. So mußte immer von neuem nach Maßnahmen gesucht werden, neuen Verkehr für die Bahnen heranzuziehen, den verlorenen zurückzugewinnen und die Kosten zu senken. Am 1. Januar 1934 wurde für alle Güterzüge die Kunze-Knorr-Bremse eingeführt und am 15. Mai 1934 der elektrische

[1] Der Verlust wäre 1935 nach ordnungsmäßiger Abschreibung, wie sie technisch nötig und gesetzlich vorgeschrieben ist, um 1 934 178,23 fl größer als 1934; die Generalversammlung hat jedoch die Zuweisung an die Erneuerungsrechnung Hoch- und Kunstbauten um 4 700 000 fl niedriger angesetzt, als erforderlich ist, wodurch der Verlust buchmäßig um 2 765 821,77 fl geringer ist als 1934. Der Rückstand der Abschreibungen wird dadurch um 4 700 000 fl höher.

Zugbetrieb auf die Strecke Rotterdam—Dordrecht ausgedehnt. Zum gleichen Tage wurde der Personenzugfahrplan für den größten Teil des Netzes neu aufgebaut und dabei wesentlich verbessert. Im Stückgutverkehr wurde die Bildung des Gruppenwagendienstes eingeführt und die Kohlenumschlageinrichtungen bei Born (Sittard) am Julianakanal wurden in Betrieb genommen. Das weiße Signallicht wurde durch das grüne ersetzt. Ferner wurden zwischen Amsterdam, den Haag und Rotterdam—Utrecht einerseits und Arnheim und Eindhoven anderseits dieselelektrische Züge eingesetzt. Anfangs entsprach dieser neue Betrieb, von den üblichen Kinderkrankheiten abgesehen, durchaus den Erwartungen. Nach einigen Monaten traten jedoch gänzlich unerwartet derartige Motorschäden auf, daß der ganze Betrieb bis auf wenige Zugläufe wieder eingestellt, und daß wieder mit Dampf gefahren werden mußte. Die Schäden konnten nach eingehenden und langwierigen Untersuchungen, die sich bis ins Jahr 1935 erstreckten, beseitigt werden, so daß im Jahre 1936 die Wagen wieder in Betrieb genommen werden konnten. 1936 wurde auch beschlossen, die von den Dieselzügen befahrenen Strecken auf den elektrischen Betrieb umzustellen. Wenn das geschehen ist, wird man die Dieselzüge wohl für den Schnellzugsverkehr auf weite Strecken nutzbar machen, wo man sie voraussichtlich mit mehr Nutzen wird verwenden können.

Von den im Jahre 1935 getroffenen Maßnahmen sei hier vorerst nur erwähnt die Beseitigung der sog. Nachbarverkehrskarten, die nur für bestimmte Linien galten, und ihre Ersetzung durch Tagesrückfahrkarten, die nunmehr auf allen Strecken gelten. Wenn auch eine Vermehrung der Einnahmen daraus noch nicht entstanden ist, so hat man dadurch doch wohl einem weiteren Rückgang der Einnahmen vorbeugen können, da in den ersten sechs Monaten des Jahres 1935 die Einnahmen im Personenbinnenverkehr noch um 5½ % zurückgingen, während der Rückgang in der zweiten Jahreshälfte nur noch 4 % betrug. Ferner sei noch die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Strecken (Rotterdam—) Schiedam—Hoek van Holland, 23,995 km, 15. Mai 1935 und Haarlem—Zandvoort, 8,754 km, 6. Oktober 1935, hervorgehoben, so daß die Länge der elektrisch betriebenen Strecken nunmehr 232 km beträgt. Ferner haben die guten Erfahrungen mit den Gruppenwagendiensten im Stückgutverkehr zu dem Beschluß geführt, für den Wagenladungsverkehr die gleiche Maßnahme durchzuführen, ein Beschluß, der mit der Einführung des Winterfahrplans am 6. Oktober 1935 bereits teilweise in die Tat umgesetzt werden konnte.

2. Umfang des Netzes.

In den Jahren 1934 und 1935 sind nur einige wenige neue Linien hinzugekommen, in größerem Umfange wurde auf anderen der Betrieb eingestellt oder auf die Bedienung des Güterverkehrs eingeschränkt. Durch die Verstaatlichung von Privatbahnen hat sich das Pachtverhältnis besonders nach der geldlichen Seite hin zugunsten der Gesellschaften verändert. Zunächst wurde am 15. Mai 1934 der Personenverkehr auf allen Strecken der Süd-Bevelandschen Kleinbahnen, die erst am 19. Mai 1927 ganz fertig geworden waren, eingestellt, mit Ausnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Goes—Hoedekenskerke; die gleiche Maßnahme wurde für die Strecke Enschede—Oldenzaal (15. Mai 1934) und Tilburg—Baarle Nassau (7. Oktober 1934) getroffen. Weiter hat das Gesetz vom 2. Juli 1934, um die Möglichkeit der Betriebseinschränkung zu erleichtern, die Verstaatlichung der Linien Hoorn—Medemblik, Ede—Nijkerk, Neede—Hellendoorn, Deventer—Ommen, Dinxperlo—Varsseveld sowie Leeuwarden—Anjum, Stiens—Harlingen und —Franeker der Nord Friesischen Nebenbahnen zum 1. Januar 1935 ausgesprochen. Weiter hat die Regierung am 15. Dezember 1934 einen Gesetzentwurf eingebracht, der die Verstaatlichung der Linien Winsum—Zoutkamp, Stadskanaal—Ter Apel Grenze, Hoorn—Venhuizen—Bovenkarspel—Grootebroek, Denekamp—Oldenzaal—Grenze bei Gronau und Ede—Wageningen zum 1. Januar 1936 vorsieht und der bereits 1935 teilweise seine Wirkungen äußern konnte.

Neu in Betrieb genommen wurden 1934 zunächst die beiden, nur dem Güterverkehr dienenden Staatsbahnstrecken Sittard—Born, 7,250 km am 7. Mai und Schaesberg—Kerkrade—Simpelveld, 12,508 km zweigleisig am 16. Juni und die staatliche Nebenbahnlinie Gouda—Boskoop—Alphen, 17,525 km am 7. Oktober. Demgegenüber wurden außer Betrieb gesetzt die Strecken Hattem—Kampen Süd, 14,613 km am 1. August, Zwolle—Blokzijl, 33,206 km am 1. September aus dem Betrieb der NS ausgeschieden, Alkmaar—Egmond aan Zee, 8,190 km am 7. Oktober, Zuidbroek—Weiwerd, 20,254 km am 1. Dezember (die Reststrecke Weiwerd—Delfzijl gilt seitdem als SS-Bahn), und eine 3,113 km lange Teilstrecke der Eisenbahn Enschede—Oldenzaal am 15. Mai 1934, sowie weiter 1935 die Strecken Schagen—van Ewijcksluis, 15,228 km am 1. Januar, drei Teilstücke der Linie Neede—Hellendoorn mit 15,850 km am 15. Januar, die Strecken Deventer—Ommen, 37,508 km, Stadskanaal—Ter Apel, 16,130 km, und Tzummarum—Franeker Halte, 7,077 km am 15. Mai. Somit verringerte

sich das Netz der von den Gesellschaften betriebenen Bahnen 1934 um 45,426 km und 1935 um weitere 91,793 km, und es betrug damit Ende

	1933 km	1934 km	1935 km
Hauptbahnen	2425,185	2425,185	2425,185
Nebenbahnen	962,684	976,660	900,095
Kleinbahnen	233,374	173,972	158,744
zusammen . . .	3621,243	3575,817	3484,024

Von diesen Linien standen im Eigentum

	1933 km	1934 km	1935 km
des Staates	1887,325	2032,927	2191,047
der SS	171,219	161,818	161,818
der HSM	663,096	651,793	651,793
eines Dritten	899,603	729,279	479,366
zusammen . . .	3621,243	3575,817	3484,024
dazu die HSM-Fährstrecke Enkhuizen—Stavoren mit . . .	22,000	22,000	22,000
insgesamt . . .	3643,243	3597,819	3506,024

Von den Strecken waren Ende 1934 1697,041 und Ende 1935 1694,625 km zweigleisig gegenüber 1688,694 km Ende 1933; dabei wurde 1934 auf der 4,221 km langen Strecke Boxtel—Liempde der ehemaligen Nord-Brabant Deutschen Eisenbahn das zweite Gleis beseitigt. Elektrischer Betrieb besteht auf der 33,549 km langen Strecke Rotterdam Hofplein—den Haag und Scheveningen K. seit dem 1. Oktober 1908/1. Juli 1909 sowie auf den Strecken Amsterdam—den Haag—Rotterdam, 85,715 km, seit dem 4. April/2. Oktober 1927, Haarlem—Velsen—Ijmuiden, 11,716 km, 15. Mai 1927, Amsterdam—Uitgeest—Alkmaar, 38,9 km, und Velsen—Uitgeest, 9,2 km, 15. Mai 1931, Rotterdam—Dordrecht, 20,453 km, 15. Mai 1934, Schiedam—Hoek van Holland, 23,995 km, 15. Mai und Haarlem—Zandvoort, 8,754 km, 6. Oktober 1935; dabei gehören die Strecken Rotterdam—Dordrecht und Schiedam—Hoek van Holland dem Staate, die anderen Linien der HSM. Insgesamt wurden elektrisch betrieben 1934 199,433 km und 1935 232,182 km.

3. Die Einnahmen.

a) Allgemeines.

Die Gesamteinnahmen der Niederländischen Eisenbahnen, die 1920 mit 204 339 427,59 fl ihren höchsten Stand erreicht hatten, gingen von 122 437 753,99 fl im Jahre 1933 auf 112 381 595,60 fl im Jahre 1934 und 101 120 313,79 fl im Jahre 1935 zurück, das bedeutet für 1934 und 1935 einen Rückgang von 8,21 und 10,02 % gegenüber 12,25 % im Jahre 1933. Seit 1925 hatte der Rückgang oder die Zunahme der Einnahmen betragen gegenüber dem Vorjahre: — 2,56, + 0,44, — 0,71, + 7,05, + 4,09, — 2,92, — 6,39, — 15,07 %. An dem Einnahmerückgang waren auch in den beiden Berichtsjahren bis auf die Postbeförderung im Jahre 1935 wieder alle Verkehrsarten beteiligt, wie die folgende Zusammenstellung ergibt.

Die Einnahmen betrugen:

bei der Stelle	1933	1934	1935	1934 weniger als 1933	1935 weniger oder mehr als 1934
	fl				
Personenverkehr .	60 497 337,26	56 827 759,56	53 566 358,92	— 3 669 577,70	— 3 261 400,64
Gepäckverkehr .	1 279 570,95	1 149 097,17	982 644,27	— 130 473,78	— 166 452,90
Brief- und Paketpost	3 025 732,77	2 772 858,12	2 929 531,89	— 252 874,65	+ 156 673,77
Güterverkehr . .	54 111 359,93	48 753 679,83	40 789 694,56	— 5 857 680,10	— 7 463 985,27
Lebende Tiere sowie Leichen .	829 728,17	760 948,38	490 695,58	— 68 779,79	— 270 252,80
Außerordentl. Einnahme	2 678 368,17	2 606 494,86	2 352 864,15	— 71 873,31	— 253 630,71
Telegraf	15 656,74	10 757,68	8 524,42	— 4 899,06	— 2 233,26
zusammen . .	122 437 753,99	112 381 595,60	101 120 315,79	—10 056 158,39	—11 261 281,81

Von den Einnahmen entfällt weitaus der größte Teil auf die gepachteten Staatsbahnen und die den beiden Gesellschaften zu eigen gehörenden Bahnen, nämlich 110 283 872,18 fl im Jahre 1934 und 101 120 313,79 im Jahre 1935, während der kleine Rest von 2 097 723,42 fl (1934) und 1 464 923,84 (1935) auf die pachtweise betriebenen Privatbahnen entfällt. Andererseits sei gleich hier erwähnt, daß die Gesellschaften an Pacht für die Staatsbahnen zu zahlen haben 1934: 3 794 807,31 (SS) und 579 120 (HSM), zusammen 4 373 927,31 fl, und 1935: 3 822 047,29 (SS) und 579 120 (HSM), zusammen also 4 401 167,29 fl; der Betrag für SS hat sich gegenüber 1934 durch den das ganze Jahr laufenden Betrieb der Staatsbahnen Schaesberg—Simpelveld und Gouda—Alphen etwas erhöht.

Demgegenüber ist für die gepachteten Privatbahnen einschließlich der Hafenbahnen usw. nicht weniger zu zahlen als 1 391 713,70 fl für 1934 (1933: 1 752 536,89 fl) und 1 185 434,35 fl im Jahre 1935. Diese Zahlen zeigen deutlich das Mißverhältnis, das zwischen den Pachtsätzen für die Staatsbahnen und denen für die Privatbahnen besteht. Die Unwirtschaftlichkeit des Betriebes der Privatbahnen für die Niederl. Eisenbahnen ergibt sich noch deutlicher, wenn man die Einnahmen und die Pachtsätze einzelner Linien gegenüberstellt; so ist z. B. der Einnahmerückgang bei der zweitgrößten Privatbahngruppe, der der Haarlemermeerlinien, so groß, daß — von den Betriebsausgaben ganz zu schweigen — die zu zahlende Pacht mit 428 519,13 fl (1934) und 411 151,22 fl (1935) größer ist als die Einnahmen, die 1934 nur 403 885,10 fl und 1935 nur noch 358 441,34 fl betragen haben. Das Bestreben der Niederl. Eisenbahnen, von dem Betriebe solcher Bahnen befreit zu werden, ist somit verständlich.

b) Personenverkehr.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, die 1921 mit 94 113 975,41 fl ihren höchsten Stand erreicht hatten, gingen von 61 776 908,21 fl im Jahre 1933 um 6,15 % auf 57 976 856,73 fl im Jahre 1934 und im Jahre 1935 um 5,91 % auf 54 549 003,19 fl zurück; seit 1925 hatte der Rückgang oder die Zunahme gegenüber dem Vorjahre — 2,11, — 3,60, — 1,03, + 8,17, + 2,45, + 1,40, — 7,14, — 13,64, — 11,59 % betragen. Dabei sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr, ohne Gepäckverkehr, von 60 497 337,26 fl im Jahre 1933 um 6,06 % (1932 um 11,69 %) auf 56 827 759,56 fl im Jahre 1934 und im Jahre 1935 um 5,73 % auf 53 566 358,92 fl zurückgegangen. Im einzelnen betrugen die Einnahmen

	1933	1934	1935	1934 weniger als 1933	1935 weniger oder mehr als 1934
	fl				
im Binnenverkehr . . .	39 129 165,60	36 785 230,88	34 914 777,60	—2 343 934,72	—1 870 453,28
im zwischenstaatlichen Verkehr	3 767 009,06	3 378 451,58	3 440 128,58	— 388 467,48	+ 61 587,00
aus den Ferienkarten .	1 320 992,00	1 208 385,00	1 146 716,00	— 112 607,00	— 61 669,00
aus den Zeitkarten . .	16 280 170,60	15 455 602,10	14 064 736,74	— 824 568,50	—1 390 865,36
zusammen . . .	60 497 337,26	56 827 759,56	53 566 358,92	—3 669 577,70	—3 261 400,64

An dem Einnahmerückgang im Reiseverkehr waren auch 1934 und 1935 alle Klassen beteiligt, und zwar betrug der Rückgang der Einnahmen aus der ersten Klasse 1934: 13,28 und 1935: 11,54 % (1932: 15,73 %),

aus der zweiten Klasse 10,65 und 7,49 % (1933: 13,48 %) und aus der dritten Klasse 4,05 und 4,84 % (1933: 10,79 %). Dabei hat sich mit der weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage die Abwanderung in die unteren Klassen fortgesetzt. Bleiben die Reisenden auf Ferien- und Zeitkarten unberücksichtigt, so benutzten von 100 Reisenden die

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im Durchschnitt		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935	1933	1934	1935
1. Klasse	1,0	0,8	0,7	3,0	3,0	2,9	1,1	0,9	0,8
2. Klasse	7,8	7,3	6,8	22,7	22,9	22,6	8,3	7,8	7,4
3. Klasse	91,2	91,4	92,6	74,3	74,1	74,6	90,6	91,3	91,8

Entsprechend verteilten sich die Einnahmen einschl. der aus den Ferien- und Zeitkarten auf die einzelnen Klassen. Es entfielen auf die

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im Durchschnitt		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935	1933	1934	1935
	%								
1. Klasse	4,7	4,3	4,0	8,0	8,1	7,8	4,9	4,5	4,3
2. Klasse	22,4	21,2	20,6	41,2	42,4	41,8	23,6	22,4	22,0
3. Klasse	72,9	74,5	75,4	50,8	49,5	50,4	71,5	73,1	73,7

Im Durchschnitt entfielen demgemäß an Einnahmen auf den Reisenden der

	im Binnenverkehr			im Verkehr mit dem Ausland			im Durchschnitt		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935	1933	1934	1935
	fl								
1. Klasse	3,450	3,688	4,005	5,781	5,590	5,482	3,681	3,910	4,206
2. Klasse	2,017	1,970	2,074	3,871	3,872	3,763	2,196	2,158	2,263
3. Klasse	0,678	0,672	0,669	1,460	1,399	1,381	0,700	0,692	0,690
zusammen . . .	0,809	0,791	0,789	2,136	2,093	2,039	0,856	0,834	0,835

Die Zahl der Reisenden, ohne die auf Ferien- und Zeitkarten beförderten, die im Jahre 1933 noch um 469 559 auf 50 113 298 gestiegen war, ging 1934 auf 48 148 395 und 1935 auf 45 952 252 zurück, und zwar wurden in der ersten Klasse 1934 108 614 und 1935 61 439 Reisende weniger als im Vorjahre befördert, in der zweiten Klasse 410 464 und 335 162 weniger und in der dritten Klasse 1 445 825 und 1 799 542 weniger als im Vorjahre. Im einzelnen fuhren in der

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	im Auslandsverkehr	zusammen
	Reisende				
Auf Einzelkarten:					
gewöhnl. Verkehr 1934	304 122	2 267 107	18 593 776	1 317 265	21 165 005
1935	156 688	1 429 721	14 543 193	1 327 049	17 456 651
Militärverkehr . 1934	145	3 396	358 032	—	361 573
1935	6 885	36 944	190 050	—	233 879
zu ermäßigten 1934	1 499	18 522	266 162	47 906	286 183
Preisen . . . 1935	255	13 217	270 171	45 737	329 380
Auf Rückfahrkarten:					
1934: Nachbarv. 1934	112 282	1 374 980	22 356 408	54 462	23 843 670
1935: gewöhnl. u. Militärv. 1935	145 738	1 512 528	23 894 394	65 082	25 558 894
zu ermäßigten 1934	2 574	82 802	2 406 588	194 952	2 491 964
Preisen . . . 1935	598	37 214	2 047 864	249 024	2 334 700
zusammen . . 1934	420 622	3 746 807	43 980 966	1 614 585	48 148 395
1935	310 164	3 029 624	40 925 572	1 686 892	45 952 252

Auf die einzelnen Verkehrsarten verteilten sich demgemäß die Einnahmen des Personenverkehrs wie folgt; es entfielen auf die

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	im Auslandsverkehr	zusammen
	fl				
Auf Einzelkarten:					
gewöhnl. Verkehr 1934	1 552 832	7 198 923	21 189 169	3 016 693	29 939 924
1935	1 019 933	4 888 907	16 222 253	3 004 131	25 135 224
Militärverkehr . 1934	393	6 794	634 976	—	642 163
1935	24 916	104 254	394 742	—	523 912
Karten zu ermäß. 1934	4 932	36 613	291 921	87 366	333 466
Preisen . . . 1935	897	22 613	286 154	70 488	380 152
Auf Rückfahrkarten:					
1934: Nachbarv. 1934	76 783	701 619	9 058 819	15 298	7 837 221
1935: gewöhnl. u. Militärv. 1935	195 191	1 239 505	9 323 790	29 887	10 745 841
zu ermäßigten 1934	10 673	140 071	1 260 254	259 185	1 410 998
Preisen . . . 1935	1 203	28 475	1 161 974	335 622	1 527 244
zusammen . 1934	1 644 613	8 084 020	30 435 139	3 378 542	40 914 777
1935	1 242 140	6 283 724	27 388 913	3 440 128	38 354 905
auf Zeitkarten 1934	897 905	4 432 871	10 124 826	—	15 455 602
1935	742 515	3 874 699	9 447 523	—	14 064 737
auf Ferienkarten 1934	30 417	223 212	954 756	—	1 208 385
1935	23 314	190 072	933 330	—	1 146 716
insgesamt . 1934	2 572 935	12 740 103	41 514 721	3 378 542	56 827 759
1935	2 007 969	10 348 495	37 769 766	3 440 128	53 566 358

Die Verteilung der Einnahmen auf die verschiedenen Arten der Zeitkarten ergibt sich aus folgender Zusammenstellung; es brachten ein die

		1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	zusammen
		fl			
gewöhnlichen Zeitkarten	1934	750 152,92	3 902 331,92	5 569 574,83	10 222 059,67
	1935	618 138,66	3 434 103,18	5 392 539,95	9 444 781,79
Acht-Tagekarten . . .	1934	21 227,50	143 832,00	394 862,50	559 922,00
	1935	15 084,00	108 924,00	309 750,00	433 722,00
Streckenkarten	1934	126 454,01	374 592,09	2 258 728,37	2 759 777,47
	1935	109 328,48	324 927,28	2 100 605,30	2 354 861,06
Arbeiterwochenkarten .	1934	—	—	1 457 343,76	1 457 343,76
	1935	—	—	1 251 526,90	1 251 526,90
Schülerkarten	1934	71,10	12 111,42	383 152,42	395 334,94
	1935	—	6 744,61	341 623,24	348 367,85
Berufsschülerkarten . .	1934	—	—	61 164,26	61 164,26
	1935	—	—	51 477,14	51 477,14
zusammen . . .	1934	897 905,53	4 432 870,43	10 124 826,14	15 455 602,10
	1935	742 515,14	3 874 699,07	9 447 522,53	14 064 736,74

Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr gingen von 1 279 570,95 fl (1933) um 10,19 % auf 1 149 097,17 fl (1934) und 1935 weiter um 14,48 % auf 982 644,27 fl zurück; 1933 hatte die Abnahme nur 6,36 % betragen. Die Beförderung der Brief- und Paketpost erbrachte 1934 mit 2 272 858,12 fl um 8,35 % weniger als 1933, in welchem Jahre der Rückgang 20,41 % betragen hatte. Im Jahre 1935 stieg hingegen die Einnahme um 5,65 % auf 2 929 531,89 fl.

c) Güterverkehr.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr gingen in den beiden Berichtsjahren wieder stärker zurück als die des Personenverkehrs; sie sanken von 54 941 088,10 fl (im Jahre 1933) um 10,78 % auf 49 014 628,21 fl im Jahre 1934 und um weitere 15,77 % auf 41 280 390,14 im Jahre 1935. Dazu sei noch vermerkt, daß die Einnahmen 1920 mit 104 214 739,58 fl ihren höchsten Stand erreicht hatten und daß der Rückgang 1933 12,60 % betragen hatte. Seit Jahren liegen übrigens die Einnahmen aus dem Güterverkehr unter denen des Personenverkehrs. An dem Einnahmerückgang waren in den beiden letzten Jahren, mit Ausnahme des unbedeutenden Durchgangsverkehrs, alle Verkehre beteiligt, und zwar betrugen die Einnahmen aus dem

	1933	1934	1935	1934 weniger oder mehr als 1933	1935 weniger oder mehr als 1934
	fl				
Güterverkehr im Binnenverkehr . . .	40 319 998,61	36 143 562,63	30 470 463,54	—4 176 435,98	—5 673 099,09
Verkehr mit und über Belgien	5 221 754,79	4 347 558,16	3 824 279,43	— 874 196,63	— 523 278,73
Verkehr mit und über Deutschland . . .	8 569 362,68	7 758 945,54	6 453 063,81	— 810 417,14	—1 305 881,73
Durchgangsverkehr .	243,85	3 613,50	41 887,78	+ 3 369,65	+ 38 274,28
zusammen . . .	54 111 359,83	48 253 679,83	40 789 694,56	—5 857 680,10	—7 463 985,27
Tier- und Leichenverkehr	829 728,17	760 948,38	490 695,58	— 68 779,79	— 270 252,80
insgesamt . . .	54 941 088,10	49 024 628,21	41 280 390,14	—5 926 459,89	—7 734 238,07

In Prozenten ausgedrückt betrug der Einnahmerückgang (+ = Vermehrung) im Vergleich zu den Vorjahren im

	1933	1934	1935
	%		
Binnenverkehr	10,51	10,35	15,69
Verkehr mit und über Belgien . .	36,51	16,74	12,03
Verkehr mit und über Deutschland	13,46	9,45	16,83
Durchgangsverkehr.	42,31	.	.
im Durchschnitt . .	12,53	10,82	15,46

Auch der Menge nach ging der Verkehr wieder stärker zurück als 1933. Während 1933 noch 18 102 641 t befördert wurden, war die beförderte Menge 1934 mit 17 396 296 t um 3,9 % geringer als 1933 und 1935 mit 14 103 152 t sogar um 18,93 % geringer als 1934. Der größte Teil des Verkehrs entfiel dabei wieder mit 12 010 479 t im Jahre 1934 und 9 535 305 t im Jahre 1935 auf Steinkohle. Im einzelnen verteilte sich der Verkehr wie folgt: es wurden befördert an Tonnen im

	1933		1934		1935	
Binnenverkehr . . .	10 145 003		9 874 442		8 851 569	
davon Kohle . . .		6 455 057		6 581 610		6 046 293
dir. Binnenverkehr . .						
Versand	2 110 235		2 123 856		471 728	
Empfang	126 179		79 072		83 440	
davon Kohle						
Versand		1 861 336		1 892 454		364 549
Empfang		—		—		—
Verkehr mit und über Belgien						
Versand	1 948 861		1 779 435		1 485 964	
Empfang	445 204		407 603		388 473	
davon Kohle						
Versand		1 726 931		1 565 915		1 302 193
Empfang		64 889		55 241		50 972
Verkehr mit und über Deutschland						
Versand	873 275		941 299		754 852	
Empfang	2 417 825		2 190 361		2 063 385	
davon Kohle						
Versand		296 097		345 577		332 350
Empfang		1 631 994		1 569 682		1 498 948
Durchgangsverkehr .	59		228		3 741	
zusammen . . .	18 102 641		17 396 296		14 103 152	
davon Kohle . . .		12 036 304		12 010 479		9 595 305

Abgesehen wieder von dem an sich unbedeutenden Durchgangsverkehr nahm somit der Verkehr überall ab. In Prozenten ausgedrückt betrug der Rückgang oder die Zunahme mengenmäßig im

	1933	1934	1935
	%		
Binnenverkehr	+ 3,95	— 2,45	— 22,11
Verkehr mit und über Belgien . .	— 16,91	— 10,00	— 14,29
Verkehr mit und über Deutschland	— 4,74	— 4,84	— 10,00
Durchgangsverkehr	— 59,31	+ 286,44	.

Im Gegensatz zu 1933 zeigte der Viehverkehr im Jahre 1934 durchweg und 1935 überall Rückgänge. An Wagenladungen Pferde und Vieh wurden 1934 741 oder 1,93 % weniger als 1933, und 1935 9953 oder 41,58 % weniger als 1934 befördert; 1933 hatte die Zunahme 5493 oder 29,04 % betragen. Während dagegen an einzelnen Stücken Vieh 1934 68 943 oder 26,55 % mehr als 1933 befördert wurden, nahm die Zahl 1935 um 157 966 oder 48,07 % wieder ab. Die Einnahmen aus dem Viehverkehr gingen gleichwohl in beiden Jahren zurück. Sie betrugen 1934 68 780 fl oder 8,29 % weniger als 1933 und 1935 270 253 fl oder 35,51 % weniger als 1934.

Die außergewöhnlichen Einnahmen gingen von 2 694 024,91 fl (1933) auf 2 617 252,54 fl zurück und nahmen 1935 um weitere 253 630 fl ab.

Auf die mittlere Betriebslänge (1933 3656,955 km, 1934 3626,252 km und 1935 3531,078 km) bezogen, betrugen die Einnahmen:

Jahr	Personen- und Gepäckverkehr		Brief- und Paketpost		Güterverkehr		Gesamt-Einnahme	
	auf das Jahr	je Tag	auf d. Jahr	je Tag	auf das Jahr	je Tag	auf das Jahr	je Tag
	fl							
1933	16 892,99	46,28	827,39	2,27	15 023,73	41,16	33 480,79	91,73
1934	15 988,09	43,80	764,66	2,09	13 516,60	37,03	30 991,11	84,90
1935	15 448,25	42,32	829,64	2,27	11 690,59	32,02	28 637,23	78,45

4. Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben konnten weder 1934 noch 1935 in dem Maße gesenkt werden, wie die Einnahmen zurückgingen. Während der Rückgang 1934 geringer war als 1933, gelang 1935 wieder eine stärkere Senkung. Gegenüber 109 461 502,52 fl im Jahre 1933 wurden 1934 nur 104 143 261,75 fl oder 4,86 % weniger im Betrieb ausgegeben und 1935 95 361 070,56 fl oder 8,43 % weniger als 1934. Ihren höchsten Stand hatten die Betriebsausgaben 1921 mit 194 126 588,74 fl erreicht und damals kamen sie den Einnahmen (194 223 495,08 fl) fast gleich; seit 1925 hatte der Rückgang oder die Zunahme der Betriebsausgaben betragen: — 7,08, — 1,32, — 0,12, + 5,94, + 2,89, — 1,03, — 1,41, — 7,69, — 6,63 %.

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen ergab für die Jahre 1933 bis 1935 eine Betriebsziffer von 89,40 %, 92,67 % und 94,30 %.

Die einzelnen Posten der Betriebsrechnung zeigten in den letzten Jahren folgendes Bild

	1933	1934	1935	1934 mehr oder weniger als 1933	1935 mehr oder weniger als 1934
	in 1000 fl				
1. Personalausgaben:					
Gehälter und Löhne	71 200	67 929	61 884	— 3994	— 6045
Ruhegehaltskasse	4 933	4 635	4 324	— 298	— 311
Kranken- und Unterstützungsgelder	1 155	1 272	1 218	+ 117	— 54
Dienstkleidung	425	480	372	+ 55	— 108
Prämien, Belohnungen	1 225	1 163	1 046	— 62	— 117
Unfallversicherung	970	1 495	822	+ 525	— 673
Ausgeschiedene und Hinterbliebene	1 143	907	1 149	— 236	+ 242
Reise- und Umzugskosten	964	939	823	— 25	— 116
zusammen	82 738	78 820	71 638	— 3918	— 7666
2. Andere Ausgaben:					
Lagerstoffe (außer für Fahrzeuge)	840	745	663	— 95	— 82
Oberbaustoffe	3 186	3 164	3 107	— 22	— 57
Unterhaltung der Fahrzeuge (Stoffe)	4 122	4 209	3 976	+ 87	— 233
Brennstoffe	6 572	5 380	4 758	— 1192	— 622
Bahnstrom	1 919	1 994	2 028	+ 75	+ 34
Rolldienst und Schadensersatz an Reisende und Verfrachter	3 765	4 164	4 011	+ 399	— 153
Sonstige Ausgaben	7 150	6 336	5 661	— 814	— 675
zusammen (1 u. 2)	110 292	104 812	95 842	— 5480	— 8970
3. Dazu:					
Fährdienst Enkhuizen-Stavoren	191	182	184	— 9	+ 2
Gemeinschaftskosten	25	23	14	— 2	— 9
zusammen (1 u. 2 u. 3)	110 508	105 017	96 040	— 5491	— 8977
4. Davon ab:					
Vergütung durch andere Eisenbahnen	38	36	36	— 2	—
durch Dritte	1 008	838	643	— 170	— 195
Bleibt	109 462	104 143	95 361	— 5319	— 8782

Der von HSM betriebene Fährdienst[1] brachte demgegenüber ein: 1933 124 330,38, 1934 84 107,20 und 1935 74 721,26 fl; der zunehmende Verkehr über den Zuiderzeeabschlußdamm läßt die Einnahmen der Fährschiffahrt mehr und mehr zurückgehen.

Im einzelnen sei noch zu der Betriebsrechnung vermerkt, daß die Verminderung der Lohnausgaben im Jahre 1934 um fast 4 Mill. fl zu einem Betrage von 2,3 Mill. fl durch die zum 1. Mai eingeführte weitere Herabsetzung der Löhne und Gehälter um 4 % sowie auf die Auswirkung der mit dem 1. April 1933 durchgeführten 8prozentigen Lohnkürzung auf das ganze Jahr zurückzuführen ist, während 1,6 Mill. fl auf den Rückgang der Zahl der Bediensteten und 90 000 fl auf den geringeren Verbrauch an Zeitarbeitern zurückgehen. Der Rückgang von 6 Mill. fl im Jahre 1935 erklärt sich für 4 Mill. fl aus der weiteren Lohnkürzung von 4½ % (1. Januar) und aus der Durchrechnung der 4prozentigen Kürzung (1. Mai 1934) durch das ganze Jahr; 1,9 Mill. fl wurden durch Rückgang des Personals eingespart und 182 000 fl durch Minderverbrauch an Zeitarbeitern. Ebenso wurde die Tatsache wirksam, daß mehr Bedienstete als früher auf Wartegeld gesetzt wurden. In beiden Jahren wurden wieder 600 fl je Betriebskilometer auf die Oberbauerneuerungsrechnung dem Betriebe entnommen. Die Minderausgabe für Brennstoffe erklärt sich 1934 aus dem Preisrückgang der Kohle und 1935 aus geringerem Verbrauch, der Mehrverbrauch an Bahnstrom aus der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Rotterdam—Dordrecht (15. Mai 1935), Schiedam—Hoek van Holland (15. Mai 1935) und Haarlem—Zandvoort (1. Oktober 1935). Die starke Zunahme des Postens Unfallversicherung 1934 und demgegenüber der Rückgang 1935 geht auf die Neuberechnung des Werts der laufenden Renten durch die Reichsversicherungsbank und die Zentrale Arbeitgeber-Risikobank zurück; der Anteil der Gesellschaften an den Verwaltungskosten der beiden Banken blieb ziemlich gleichmäßig, 162 654,69 und 169 786,87 fl gegenüber 245 895,95 fl im Jahre 1933.

5. Betriebsüberschuß.

Der Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben, der 1930 noch 46 687 640,58, 1931 noch 37 294 769,81 und 1932 noch 22 303 213,22 fl betragen hatte, sank von 12 976 251,74 fl im Jahre 1933 um 4 737 917,89 fl auf 8 238 333,84 fl im Jahre 1934 und 1935 um 2 479 090,61 fl auf 5 759 243,23 fl. Zu diesen Summen kommen noch

	1933	1934	1935
Überschuß aus der Fahrzeugabrechnung .	51 211,41	80 124,36	157 542,54
Vergütung aus Gemeinschaftsverträgen .	37 838,06	35 171,62	35 179,04
Verschiedene Einnahmen	1 251 504,71	1 330 501,02	1 194 288,01
zusammen . . .	1 340 554,18	1 445 797,00	1 387 009,59
dazu der Betriebsüberschuß	12 976 251,74	8 238 333,84	5 759 243,23
so daß verfügbar war	14 316 805,92	9 684 130,84	7 146 252,82

[1] Die Verkehrszahlen sind zum Schluß angegeben.

Aus diesen Summen haben die Geselischaften die Pachtbeträge für die ihnen nicht gehörenden Bahnen (Staats- und Privatbahnen), die Zinsen der Anleihen, die durch Vertrag mit dem Staat festgelegten Abschreibungen und einige weiter nicht ins Gewicht fallende Lasten zu decken. Und schließlich müssen die Beträge für eine 4prozentige Dividende auf das Inhaberaktienkapital bereitgestellt werden. Dabei ging die Pacht für die Bahnen 1934 um 311 103,63 fl und 1935 um 179 039,37 fl zurück, da die Pacht für die Privatbahnen sich durchweg mit den sinkenden Einnahmen niedriger stellte und die kleine Erhöhung der Staatsbahnpacht aus der Betriebseröffnung der Strecken Schaesberg—Simpelveld (16. Juni 1934) und Gouda—Alphen (7. Oktober 1934) nicht erheblich war. Für die Strecken der Zentralbahn und der Utrechtschen Nebenbahn (1934) und Deventer—Ommen, Nijkerk—Ede, Hoorn—Medemblik, Neede—Hellendoorn, Dinxperlo—Varsseveld und die Strecken der Nord-Friesischen Nebenbahnen (1935) brauchte nach der Verstaatlichung nichts mehr an Pacht gezahlt zu werden. Insgesamt betrugen die Pachtsummen 1934 5 765 641,01 fl und 1935 5 586 601,64 fl gegenüber noch 6 076 744,64 fl im Jahre 1933; dabei fielen auf die Staatsbahnen 1934 bei SS 3 794 807,31 fl und bei HSM 579 120 fl, zusammen 4 373 927,31 fl und 1935 auf SS 3 822 047,29 fl und bei HSM 579 120 fl, zusammen 4 401 167,20 fl, auf die Privatbahnen insgesamt 1934 1 391 713,70 fl und 1935 1 185 434,35 fl, 1933 waren für die Staatsbahnen 3 775 087,75 (SS) und 579 120 (HSM), zusammen 4 354 207,75 fl, und für die Privatbahnen noch 1 752 536,89 fl zu entrichten. Die Zinsenrechnung erforderte mit 21 726 040,29 fl (1934) und 21 297 454,25 fl (1935) etwas weniger als 1933. Auf Kursverlust und Unkosten bei Ausgabe von Anleihen wurden 248 104,18 fl und 248 103,84 fl, d. h. etwa das Gleiche wie 1933, abgeschrieben. Im Jahre 1934 hat HSM eine Anleihe von 6 Mill. fl zu 4 % zum Kurse von 99 % auf den Markt gebracht, die voll untergebracht wurde. Ausgelost oder abgelöst wurden bei SS im Wege der ordentlichen Auslosung 1934 2801 und 1935 2908 Stücke zu je 1000 fl sowie 20 und 21 Stücke zu je 1200 fl, sowie je 937 500 fl in beiden Jahren von der beim Staat aufgenommenen Anleihe, bei HSM 1934 2710 und 1935 2807 Stücke zu je 1000 fl und weiter je 250 000 fl in beiden Jahren von der beim Staat untergebrachten Anleihe, so daß insgesamt zurückgezahlt wurden 1934 3 862 000 fl + 2 960 000 = 6 822 000 fl und 1935 3 870 700 fl + 3 057 000 fl = 6 927 700 fl. Der Stand der Anleihen betrug demgemäß bei

	SS		HSM	
	1934	1935	1934	1935
	fl	fl	fl	fl
zu 3 % . . .	7 032 000	6 743 000	7 042 000	6 592 000
3½ % . .	29 876 000	28 554 000	51 031 000	49 488 000
4 % . . .	102 675 000	101 194 200	94 734 250	93 812 250
4½ % . .	73 852 000	73 324 000	26 475 000	26 333 000
5 % . . .	9 500 000	9 250 000	—	—
zusammen . .	222 936 100	219 065 400	179 282 250	176 225 250

Die gesamte langfristige Verschuldung der beiden Gesellschaften belief sich somit auf 402 218 350 (1934) und 395 290 650 fl (1935).

Das Maß der Abschreibungen ist an sich durch Verträge mit dem Staat festgelegt[1]), tatsächlich ist es aber im Jahre 1935 infolge Eingreifens des Staates nicht innegehalten worden. Während so 1934 insgesamt 12 590 492,33 fl gegenüber 12 593 853,97 fl im Jahre 1933 abgeschrieben wurden, hat man 1935 entgegen dem Vorschlag der Verwaltung die Summe auf 7 714 681,22 fl (statt auf 12 414 681,22 fl) festgestellt. Im einzelnen wurden abgeschrieben

auf die Fahrzeuge bei

	1934	1935
SS	3 524 591,03 fl	3 384 996,68 fl
HSM	2 517 899,39 fl	2 507 931,27 fl
zusammen . . .	6 042 490,42 fl	5 892 927,95 fl,

d. i. 1934 107 334,94 fl weniger als 1933 und 1935 149 562,47 weniger als 1934,

auf die Betriebseinrichtungen bei

	1934	1935
SS	884 293,15 fl	910 316,83 fl
HSM	845 323,91 fl	831 963,93 fl
zusammen . . .	1 729 617,06 fl	1 742 280,76 fl,

d. i. 1934 62 055,52 fl mehr als 1933 und 1935 12 663,70 fl mehr als 1934,

auf die Gebäude und Ingenieurhochbauten

bei SS . .	3 145 479,12 fl	35 321,11 fl	(statt 3 184 665,06 fl)
bei HSM .	1 672 915,73 fl	44 151,40 fl	(statt 1 594 807,45 fl)
zusammen .	4 818 394,85 fl	79 472,51 fl	(statt 4 779 472,51 fl),

d. i. 1934 41 927,78 fl mehr als 1933 und 1935 4 738 922,34 fl weniger (statt 38 922,34 fl weniger) als 1934.

Dazu kam in beiden Jahren wie im Jahre 1933 eine Summe von 53 477,79 fl an Abschreibung auf die Dampfschiffe und Fähren und an verschiedenen Verlusten 1934 98 529,64 fl und 1935 78 565,53 fl gegenüber 873 274,70 fl und schließlich 1935 ein Betrag von 200 000 fl als Beitrag zu der Vermögensmasse: Unterstützung der im Ruhestand befindlichen Eisenbahner.

[1] Vgl. dazu Archiv für Eisenbahnwesen 1929 Seite 752.

6. Reinertrag (Verlust).

Im Endergebnis standen sich somit gegenüber:

	1933		1934		1935	
	fl					
Einnahmen:						
Betriebsüberschuß . .	12 976 251,74		8 238 333,84		5 759 243,33	
sonstige Einnahmen. .	1 340 554,18		1 445 797,00		1 387 009,59	
Zusammen . .		14 316 805,92		9 684 130,84		7 146 252,82
Ausgaben:						
Pacht für die Bahnen . . .	6 076 744,64		5 765 641,01		5 586 601,64	
Zinsen	21 538 396,39		21 726 040,29		21 297 454,25	
Abschreibungen	12 647 331,46		12 892 084,00		7 768 159,01	
Verschiedene Verluste . . .	873 274,70		98 529,64		78 565,53	
Unterstützungskasse	—		—		200 000,00	
Zusammen . .		41 387 777,25		40 482 294,94		35 178 595,15
Verlust		27 070 941,33		30 798 164,10		28 032 342,33

Bei ordnungsmäßiger Abschreibung hätte sich indes für 1935 der Verlust auf 32 732 342,33 fl belaufen.

Die Verluste der beiden Jahre mit 30 798 164,10 fl (1934) und 28 032 342,33 fl sind entsprechend der Höhe des Inhaberaktienkapitals (bei SS 18 Mill., bei HSM 22,5 Mill. fl) auf beide Gesellschaften zu verteilen, so daß 1934 auf SS 13 688 072,93 und auf HSM 17 110 091,17 fl, 1935 auf SS 12 458 818,81 (statt 14 457 707,70) und auf HSM 15 573 523,52 (statt 18 164 634,63) fl entfallen. Die Verluste gehen zu Lasten des Staates, der darüber hinaus nach den Verträgen von 1920[1]) in der Fassung von 1931 die Beträge bereitzustellen hat, die für die Verteilung einer Dividende von 4 % auf das Inhaberkapital erforderlich sind, das sind bei SS 720 000 und bei HSM 900 000 fl, so daß der Staat zuzuschießen hat 1934 bei SS 14 408 072,93, bei HSM 18 010 091,17 fl und 1935 bei SS 13 178 818,81, bei HSM 16 473 523,52 fl, d. h. zusammen für beide Gesellschaften 1934 32 418 164,10 (gegenüber 28 690 971,33 fl im Jahre 1933) und 1935 29 652 342,33 fl, oder bei ordnungsmäßiger Abschreibung gar 34 352 342,33 fl. Demgemäß verteilten sodann beide Gesellschaften auf ihr Inhaberkapital eine Dividende von 4 % wie in den Vorjahren. Auf die wenigen noch laufenden Gründeranteile der SS entfällt wieder nichts, da sie nur Anspruch auf Gewinnbeteiligung haben, wenn die Dividende 4½ % überschreitet, ebenso scheidet ein Gewinnanteil des Staates und

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 Seite 83.

eine Dividende für das auf seinen Namen laufende Kapital (10 % von 22 Mill. fl bei SS und von 27,5 Mill. fl bei HSM), wie bisher stets, aus. Bis 1930 hatte die Dividende entsprechend der höheren Gewähr des Staates 5 % betragen. Nur 1920 nach Aufhebung der Beschlagnahme der Bahnen für die Mobilisierung und vor Abschluß des Gewährleistungsvertrages mit dem Staate war die Dividende ganz ausgefallen. Seit Abschluß dieses Vertrages hat der Staat zuschießen müssen 1921: 32 932 927,52, 1922: 30 502 022,25, 1923: 22 986 655,58, 1931: 2 592 777,19, 1932: 17 314 915,76 fl und weiter die oben genannten Beträge, während er für die militärischen Anforderungen im Kriege hatte zahlen müssen 1914: 4 485 085,99, 1917: 1 239 076,41 (davon zurückbekommen 1 035 690,75 fl), 1918: 4 303 563,31 (davon zurückerhalten 4 300 452,82 fl) und 1919: 16 088 023,02 fl.

7. Vermögensrechnung.

Die Vermögensrechnung der beiden Gesellschaften wies in den Jahren 1934 und 1935 folgende Veränderungen auf: es betrugen die

Bei der Stelle	Kapitalausgaben SS			
	Zu- oder Abgang 1934	Bestand Ende 1934	Zu- oder Abgang 1935	Bestand Ende 1935
	fl			
Bahnanlagen	13 665 001,29	192 658 537,37	217 386,45	192 875 923,83
Fahrzeuge	825 655,13	145 420 005,49	— 6 011 964,90	139 408 040,59
Betriebseinrichtungen	1 514 997,94	34 614 730,60	1 114 749,14	35 729 479,14
Wertpapiere und Beteiligungen	49 776,97	6 541 638,25	— 409 224,35	6 132 413,90
Zusammen 1934	16 055 431,33	379 234 911,17		
Zusammen 1935			— 5 089 053,65	374 145 858,06
1933	— 1 993 026,97	363 179 480,38		
1932	— 42 970,75	365 172 050,35		

Bei der Stelle	Kapitalausgaben HSM			
	Zu- oder Abgang 1934	Bestand Ende 1934	Zu- oder Abgang 1935	Bestand Ende 1935
	fl			
Bahnanlagen	938 834,17	164 422 359,82	— 832 518,16	163 589 841,66
Fahrzeuge	2 222 625,84	104 365 012,95	— 95 619,86	104 269 393,09
Betriebseinrichtungen	885 100,98	33 812 956,24	— 534 398,92	33 278 557,32
Wertpapiere und Beteiligungen	— 1 484 774,94	1 995 621,25	15 177,75	2 010 799,00
Dampfschiffe und Fähren	— 53 477,49	384 990,12	— 53 188,67	331 801,45
Zusammen 1934	2 508 308,56	304 980 940,38		
Zusammen 1935			— 1 500 547,86	303 480 392,52
1933	656 350,89	302 472 631,82		
1932	290 068,51	301 816 280,92		

Der gesamte Vermögensbestand der beiden Gesellschaften, zu dem lediglich die gepachteten Bahnen nicht gehören, wohl aber durchweg deren Fahrzeuge usw., betrug somit Ende 1934 684 225 852,09 und Ende 1935 677 626 250,58 fl gegenüber 665 652 112,30 fl Ende 1933. Die Stelle Bahnanlagen gliederte sich dabei wie folgt:

Bei der Stelle		Kapitalausgaben SS		Kapitalausgaben HSM	
		Zu- oder Abgang 1934 und 1935	Bestand Ende 1934 und 1935	Zu- oder Abgang 1934 und 1935	Bestand Ende 1934 und 1934
		fl			
Eisenbahnen und Kleinbahnen durch die Gesellschaft gebaut oder angekauft . . .	1934	64 272,29	24 167 847,64	209 863,59	107 565 309,97
	1935	— 25 165,55	24 142 682,09	283 054,65	107 848 364,62
Ergänzungen an Eisenbahnen und Kleinbahnen durch den Staat gebaut oder angekauft	1934	15 916 911,01	146 752 562,56	723 901,19	49 537 474,61
	1935	685 324,06	147 437 886,62	511 619,92	50 049 094,53
Ergänzungen an Eisenbahnen und Kleinbahnen dritter	1934	— 2 200 047,10	4 580 615,36	8 602,90	2 000 096,93
	1935	— 715 567,17	3 865 048,18	— 1 587 823,13	412 273,80
Ergänzungen an privaten Handelseinrichtungen (Hafenbahnen u. ä.)	1934	— 11 770,84	2 215 917,32	1 990,25	2 870 099,24
	1935	276 511,85	2 492 429,17	13 478,96	2 883 578,20
Ergänzungen und Eigentum außerhalb der Bahnanlagen	1934	— 104 364,07	14 491 594,49	— 4 983,76	2 449 379,05
	1935	— 3 716,73	14 937 877,76	— 52 848,56	2 396 530,49
Zusammen	1934	13 665 001,29	192 658 537,37	938 834,17	164 422 359,82
	1935	217 386,45	192 875 923,83	— 832 518,16	163 589 841,66
	1933	2 248 947,12	178 993 536,08	— 226 162,37	163 483 525,66
	1932	2 047 074,44	176 744 588,96	1 394 171,04	163 709 688,02

Die Bahnanlagen sind dabei mit den für sie geleisteten Ausgaben nach Abzug der Abschreibungen aufgeführt, die Fahrzeuge, die Betriebseinrichtungen, die Stoffe in den Lägern und Werkstätten mit ihrem Anschaffungswert. Die Dampfschiffe und Fähren, die vermieteten, in Anschlußgleisen usw. liegenden Oberbaustoffe, die Kiesgruben mit ihren Werkzeugen und Geräten sind aufgenommen mit dem Anschaffungswert

abzüglich der Abschreibungen, die Brennstoffe und die neuen Oberbaustoffe mit dem Gestehungspreis und die Altstoffe mit ihrem Schätzungswert. Bei den Beteiligungen ist der Börsenwert oder der geschätzte Wert Ende des Jahres, bei den in Amsterdam gehandelten Papieren der Börsenwert Ende des Jahres, doch höchstens der Auslosungswert, bei nicht notierten Werten der geschätzte Wert Ende des Jahres angenommen, während der Besitz der einen Gesellschaft (SS oder HSM) an Inhaberaktien der anderen (HSM oder SS) entsprechend der Einlösungspflicht des Staates bei einer etwaigen Verstaatlichung mit 100% angesetzt ist[1].

Die Erneuerungsrechnungen der beiden Gesellschaften zeigten folgende Entwicklung: Die Erneuerungsrechnung für Hochbauten und Ingenieurhochbauten erschien in der Vermögensrechnung

	fl		fl
Ende 1933 bei SS mit	28 897 225,07,	bei HSM	15 329 656,47
1934 kam hinzu bei SS	3 163 436,92,	„ „	1 672 915,73
Bestand Ende 1934 bei SS	32 060 661,99,	„ „	17 002 572,20
1935 sollte hinzukommen bei SS	3 225 136,42,	„ „	1 594 807,45
Bestand wäre dann gewesen Ende 1935 bei SS	35 285 798,41,	„ „	18 597 379,65
1935 kam tatsächlich hinzu nur bei SS	75 792,47,	„ „	44 151,40
Tatsächlicher Bestand Ende 1935 bei SS	32 136 454,46,	„ „	17 046 723,60
Bestand Ende 1932 bei SS	25 539 714,05,	„ „	13 655 592,22

Die Oberbauerneuerungsrechnung wies auf

	fl		fl
Ende 1933 bei SS	41 989,73,	bei HSM	302 211,55
1934 kam hinzu bei SS	97 320,17,	„ „	33 791,51
Bestand Ende 1934 bei SS	139 309,54,	„ „	336 003,06
1935 kam hinzu bei SS	104 693,79,	„ „	37 524,03
Bestand Ende 1935 bei SS	244 003,33,	„ „	373 527,09
Bestand Ende 1932 bei SS	29 499,27,	„ „	236 675,25

Die übrigen Erneuerungsrechnungen enthielten

	fl		fl
Ende 1933 bei SS	842 310,96,	bei HSM	14 119,16
1934 kam hinzu bei SS	— 519 713,14,	„ „	13 163,59
Bestand Ende 1934 bei SS	322 597,82,	„ „	27 282,75
1935 kam hinzu bei SS	28 049,56,	„ „	21 320,58
Bestand Ende 1935 bei SS	350 647,38,	„ „	48 603,33
Bestand Ende 1932 bei SS	710 430,22,	„ „	—

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 84.

Die Abschreibungsrechnungen zeigten folgende Entwicklung: Die Abschreibungsrechnung für Fahrzeuge wies auf

	fl		fl
Ende 1933 bei SS	44 689 990,84,	bei HSM	31 873 507,84
1934 wurde entnommen bei SS	449 657,33		
kam hinzu		„ „	1 446 538,64
Bestand Ende 1934 bei SS	44 240 333,51,	„ „	33 320 046,12
1935 wurde entnommen bei SS	3 893 626,07		
kam hinzu		„ „	1 630 913,81
Bestand Ende 1935 bei SS	40 346 707,44,	„ „	34 950 959,93
Bestand Ende 1932 bei SS	46 871 523,29,	„ „	30 715 456,50

Auf die von der ehemaligen Rheinbahn[1] übernommenen Fahrzeuge, die Ende 1933 noch zu Buch standen mit 178 751,93 bei SS und mit 202 444,28 fl bei HSM, wurde 1934 und 1935 der Anschaffungswert der in den Jahren ausgemusterten Fahrzeuge abgeschrieben, nämlich 1934 bei SS 80 313,99 fl und bei HSM 28 403,54 fl sowie 1935 bei SS 98 437,94 fl und bei HSM 174 040,74 fl, so daß sie Ende 1934 und 1935 noch zu Buch standen bei SS mit 98 437,94 und 36 775,32 fl und bei HSM mit 174 040,74 und 102 194,61 fl.

Die Abschreibungen auf die Betriebseinrichtungen zeigten folgendes Bild:

	fl		fl
Ende 1933 bei SS	842 310,96,	bei HSM	14 119,16
1934 kam hinzu bei SS	312 108,77,	„ „	416 089,46
Bestand Ende 1934 bei SS	2 018 394,00,	„ „	3 262 734,88
1935 kam hinzu bei SS	42 333,90,	„ „	349 837,82
Bestand Ende 1935 bei SS	2 060 727,90,	„ „	3 612 572,70
Bestand Ende 1932 bei SS	1 598 857,34,	„ „	2 446 865,77

Die allgemeine Rücklage zeigte folgende Entwicklung:

	SS		HSM	
	fl			
Bestand Ende 1933		3 797 807,07		1 290 887,47
Abgang durch Abschreibung des Unterschiedes zwischen Buchwert und Wert der Wertpapiere Ende 1934	133 294,52		532 916,19	
1935	423 854,39		391 520,54	
Zugang durch Kursgewinn bei Veräußerung 1934	31 036,32		201 080,70	
1935	23 863,67		28 813,33	
Abnahme 1934		— 102 585,20		— 322 835,49
Bestand Ende 1934		3 695 548,87		968 051,98
Abnahme 1935		— 408 990,72		— 362 707,20
Bestand Ende 1935		3 286 558,15		605 344,77
Bestand Ende 1932		3 910 273,61		1 713 468,69

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1915 S. 846.

8. Personal.

Die Anzahl der fest beschäftigten Bediensteten, die Ende 1932 noch 37 900 und Ende 1933 noch 36 465 betragen hatte, sank Ende 1934 auf 35 553 und betrug Ende 1935 nur noch 33 780; Ende 1921 waren 51 078 Bedienstete tätig gewesen. Am 1. Mai 1934 wurde eine neue Lohnregelung eingeführt, durch die die Löhne und durchweg auch die anderen Leistungen wie Zulagen, Prämien usw. um 4 % gekürzt wurden; eine weitere Herabsetzung von 4½ bis 5 % trat am 1. Januar 1935 ein. Die allgemeine Dienstvorschrift für das Personal, deren Neubearbeitung zunächst auf den 1. Januar 1935, dann auf den 1. Januar 1936 hinausgeschoben worden ist, blieb bis auf unwesentliche Punkte unverändert. Die Personalausgaben (Löhne, Gehälter, Prämien, Zulagen usw.) betrugen 1934 insgesamt 77 881 000 fl, d. i. 74,78 % der Betriebsausgaben, und 1935 70 815 000 fl oder 74,26 % der Betriebsausgaben; 1933 waren es 81 774 000 fl oder 74,70 % gewesen. Die Zahl der Krankentage, die 1933 9,817 je Kopf betragen hatte, sank 1934 auf 9,007 und stieg 1935 auf 10,021 je Kopf; an Lohn für die 270 627 Krankheitstage — ohne die auf Unfall zurückzuführenden — wurde 1 403 283 fl im Jahre 1934, und 1935 für 290 408 Tage 1 431 529 fl gezahlt. Die Zahl der Unfälle des Personals, die 1933 2871 betragen hatte, stieg 1934 auf 2977, ging aber 1935 wieder auf 2717 zurück; auf 100 Bedienstete entfielen 1933 9,30, 1934 9,91 und 1935 9,38 Unfälle. Die Zahl der von Unfällen Betroffenen stieg von 2434 im Jahre 1934 auf 2771 im Jahre 1934 und ging 1935 auf 2404 zurück; auf 100 Bedienstete entfielen 1933 7,88, 1934 9,22 und 1935 8,30 Verunglückte. Die Zahl der tötlich Verunglückten betrug in den drei Jahren 13, 17 und 16 oder auf 100 Unfälle 0,45, 0,57 und 0,59.

9. Verwaltungsaufbau.

Eine wesentliche Vereinfachung trat 1934 dadurch ein, daß in der Hauptverwaltung die Betriebsmaschinenabteilung mit vier Unterabteilungen und die Werkstättenabteilung mit sechs Unterabteilungen zu einer neuen Betriebsmaschinen- und Fahrzeugabteilung mit neun Unterabteilungen zusammengelegt wurden, ebenso konnte 1934 das Maschinenamt Rotterdam aufgehoben werden. 1935 wurde in der Betriebsabteilung die Zahl der Unterabteilungen um eine auf fünf vermindert; ferner wurden die Verkehrsabteilung mit sechs Unterabteilungen und die Handels- und Gütertarifabteilung mit drei Unterabteilungen zu einer Verkehrs- und Handelsabteilung mit sieben Unterabteilungen vereinigt. Gleichzeitig wurden die Verkehrsämter Alkmaar und Amersfoort aufgehoben. Endlich wurde die Einteilung der Abteilung Bahnunterhaltung in zwei Gruppen „Neubau“ und „Betrieb“ beseitigt und die Zahl der Unterabteilungen um zwei auf acht vermindet. Sowohl 1934 als auch 1935 konnten eine Reihe von Betriebswerkstätten und Lokomotivbahnhöfen aufgehoben werden.

10. Verkehr.

a) Personenverkehr.

Der am 15. Mai 1934 eingeführte Sommerfahrplan wurde nach ganz neuen Gesichtspunkten aufgestellt und dabei der Pflege des Verkehrs auf weite Entfernungen besondere Sorgfalt zugewendet. Die wichtigsten Knotenpunkte des Eisenbahnnetzes wurden durch schnelle Züge miteinander verbunden, die untereinander Anschluß haben (Knotenpunktfahrplan). Weiter konnten dadurch, daß man in den großen Schnellzügen in den am meisten auseinanderlaufenden Richtungen auf durchgehende Wagen verzichtete, die Aufenthalte auf einigen großen Umsteigebahnhöfen erheblich verringert und dadurch die Reisezeiten verkürzt werden. Durch die Ausdehnung dieser Maßnahme über den ganzen Tag ergab sich ein regelmäßiger, fast starrer Fahrplan. Am 15. Mai wurde auf den Strecken Amsterdam—, den Haag— und Rotterdam—Gouda—Utrecht—Arnheim und —Eindhoven der dieselelektrische Betrieb, losgelöst von dem zwischenstaatlichen Schnellzugsverkehr, eingeführt; daß hier bald recht unliebsame Störungen auftraten, wurde bereits erwähnt. Am gleichen Tage wurde auf der Strecke Rotterdam D. P.— Dordrecht der elektrische Betrieb mit einem starren Halbstundenfahrplan eröffnet, der nur durch die Öffnungszeiten der Brücken über den Koningshaven in Rotterdam und die Alte Maas in Dordrecht etwas gestört wird; neue Wagen wurden für diesen Verkehr nicht benötigt. Auch auf den seit dem 15. Mai und 6. Oktober elektrisch betriebenen Strecken Rotterdam—Hoek van Holland und Haarlem—Zandvoort wurde ein starrer Fahrplan eingerichtet.

Insgesamt wurden im Sommerfahrplan 1934 und 1935 täglich 112 700 und 110 800 Zugkilometer gefahren, davon rund 18 400 (1935: 20 300) km durch elektrische, 8400 (7000) km durch dieselelektrische und 8300 (4500) km durch Verbrennungsmotorzüge. An Sonn- und Festtagen betrug die Zahl 1934 89 000 und 1935 89 100 km. In der Hauptreisezeit kamen wöchentlich 16 400 und 15 200 Zugkilometer hinzu. Während des Winterfahrplans wurden 1934/35 täglich etwa 300 (an Sonn- und Feiertagen 900) Zugkilometer weniger gefahren, im Winterfahrplan 1935/36 wurde nur an Sonn- und Feiertagen eine Einschränkung (um 500 km) vorgenommen.

Im Auslandsverkehr konnten in beiden Jahren sowohl in den Verbindungen nach Belgien und Frankreich als auch in denen nach Deutschland und darüber hinaus wesentliche Beschleunigungen erzielt werden; der Riviera-Neapel-Expreß verkehrte auch in beiden Jahren von Amsterdam aus nicht. Im Sommer 1935 war der Auslandsverkehr ziemlich lebhaft, im Juli und August mußten an Samstagen vielfach Vor- oder Nachzüge im Verkehr vom und zum Ausland gefahren werden.

Während der Jahre 1934 und 1935 liefen 133 bzw. 101 billige Sonderzüge, die 63 544 und 48 310 Reisende beförderten und 160 137 (108 399) fl einbrachten. Ferner liefen 58 (1935 61) Züge im inländischen und 57 (57) im ausländischen Wallfahrerverkehr; diese Züge beförderten 47 352 (48 078) Reisende und brachten für die Niederländischen Eisenbahnen 67 265 (62 318) fl ein. Endlich wurden 853 (1935: 598) sonstige Sonderzüge gefahren, mit 235 054 (232 879) Reisenden und einer Einnahme von 448 528 (432 128) fl.

Im Verkehr mit England fuhren seit 1928 über Hoek van Holland—Harwich 168 223, 168 991, 175 341, 140 559, 108 081, 105 000, 118 439 und 126 000, über Vlissingen 64 170, 66 518, 65 811, 67 597, 59 168, 67 293, 82 043 und 67 591 Reisende.

b) Personen- und Gütertarife.

Auf dem Gebiet der Personentarife wurden am 15. Mai 1934 die Preise für Kinderausflugskarten (hin und zurück am gleichen Tag) für Entfernungen über 50 km herabgesetzt und die Bestimmungen über das Begleitpersonal günstiger gestaltet. Ferner wurden im Laufe des Sommers 1934 zum erstenmal Kinderpauschalausflugskarten nach etwa 10 Orten ausgegeben, in deren Preis auch die Nebenausgaben einschl. des Reiseverzehrs einbegriffen sind. Diese Karten sowohl wie auch die Karten gleicher Art für Einzelreisende in Verbindung mit anderen Verkehrsunternehmungen wie Kraftomnibussen und Schiffen haben sich bewährt und wurden 1935 weiter ausgebaut. Am 15. November wurden Dauerkarten, auch für D-Züge gültig, die monatlich 5 fl mehr kosten, eingeführt. Am 1. Juli 1935 wurde der Tarif für den Nachbarverkehr, der nur für eine bestimmte Zahl von Verbindungen galt, aufgehoben und zu den gleichen Sätzen eintägige Rückfahrkarten für alle Verbindungen eingeführt. Zum Ersatz für die billigen Züge, die sich als unwirtschaftlich erwiesen hatten, wurden an einem Tage oder an 2 Tagen der Wochen vom 2. Juli bis 10. September Tagesrückfahrkarten zum Preise der einfachen Fahrt ausgegeben; diese Maßnahme entsprach jedoch nicht den Erwartungen.

Wesentliche Änderungen der Gütertarife traten nicht ein, doch wurde zum 1. Mai 1934 ein neuer deutsch-englischer Expreßguttarif und am 15. Mai ein Expreßguttarif für den Verkehr mit Italien eingeführt. Im Einvernehmen mit der Post wurde weiter zum 1. November 1935 der Tarif für Fracht- und Stückgutsendungen im Gewicht bis zu 30 kg geändert.

1934 kamen 10, 1935 3 neue Privatgleisanschlüsse zustande. In Born wurde 1934 an dem neuen Maasseiten- (Juliana-) Kanal und der neuen Kohlenbahn Sittard—Born ein Kohlenkipper mit selbsttätiger Wagenanfuhr- und -abfuhreinrichtung in Betrieb genommen, 1935 kam eine weitere Verladeeinrichtung hinzu.

11. Fahrzeuge.

Im Jahre 1934 wurden 12 und 1935 41 dieselelektrische Lokomotoren für Rangierzwecke in Dienst gestellt, eine große Anzahl von Lokomotiven (1934: 37 und 1935: 90) ausgemustert; die Zahl der Lokomotiven betrug 1934 noch 1121, 1935 nur noch 1031. An Wagen wurden 1934 die bereits erwähnten 40 dieselelektrischen Züge in Betrieb genommen, die aus je 3 kurzgekuppelten Wagen mit insgesamt 10 Achsen bestehen; jede Einheit hat 2 Dieselmotore von je 400 PS (bei 5 Einheiten 375 PS) und 4 Fahrmotore zu je 150 PS und enthält 48 Plätze 2. Klasse und 112 Plätze 3. Klasse. 1935 kamen neu hinzu 6 ABC-Wagen und 8 elektrische Zweiwageneinheiten mit je 3 zweiachsigen Drehgestellen. Eine große Anzahl Wagen wurde ausgemustert. Insgesamt waren u. a. vorhanden: 1934: 2178 (1935: 2038) Personenwagen für Dampfbetrieb, 40 (40) dieselelektrische Einheiten, 153 (153) elektrische Motorwagen mit 155 (155) Anhängern, und 30 121 (28 409) Güterwagen.

Die Umstellung des Werkstättenwesens ist im wesentlichen durchgeführt. Es sind vorhanden die Hauptwerkstätten in Zwolle für Dampflokomotiven, Lokomotoren und Verbrennungsmotorwagen (734 und 725 Arbeiter Ende 1934 und 1935), in Utrecht für Personenwagen mit 780 und 752 Arbeitern, in Haarlem für elektrische Motorwagen, Verbrennungsmotorwagen und Wagen im Dampfbetrieb, mit 642 und 702 Arbeitern, in Tilburg für Dampflokomotiven mit 858 und 822 Arbeitern und die vereinigten Wagenwerkstätten in Amersfoort und Blerick (Venlo) für Personen- und Güterwagen mit 607 und 601 Arbeitern. 94 (1935: 93,5) % der Arbeiter arbeiteten im Gedinge, der Gedingeüberverdienst betrug im Durchschnitt 14,33 und 13,52 % des Lohnes.

Für den Schiffsverkehr zwischen Enkhuizen und Stavoren (Ijsselmeer, früher Zuidersee) standen zur Verfügung: 1 Doppelschraubenmotorboot und 2 Doppelschraubendampfer zu je 400 Reg.-T. und mit 1000 PS für den Personenverkehr und 2 Dampffähren zu je 450 Reg.-T. und mit 700 PS für den Güterverkehr; es fuhren mit den Schiffen 1934: 207 000 und 1935: 200 000 Reisende gegenüber noch 309 000 im Jahre 1930. Der Abschlußdamm läßt den Verkehr immer mehr zurückgehen, doch sind die Gesellschaften durch ihr Kraftfahrunternehmen, die ATO, auch an dem Verkehr über den Damm mit 25 000 beförderten Reisenden (1935) beteiligt.

Die Aussichten für das neue Jahr, das ja, wenn die geplante Neuordnung zum 1. Januar 1937 zustande kommt, das letzte der SS und der HSM sein wird, sind wenig günstig; die Einnahmen sind weiter erheblich zurückgegangen und betragen bis Ende August 1936 nur noch 62 920 117,44 fl gegenüber 68 716 627,01 fl in den ersten 7 Monaten des Jahres 1935, oder auf das Betriebskilometer umgerechnet je Tag 75,27 fl gegenüber 79,80 fl im Jahre 1936.

12. Zahlenübersichten.

I. Vergleichende Übersicht über die geldlichen Ergebnisse seit 1918.

Jahr	Mittlere Betriebslänge km	Zugkilometer km	Einnahmen insgesamt fl	Einnahmen auf 1 km fl	Einnahmen auf 1 Zugkilometer cents	Betriebsausgaben insgesamt fl	Betriebsausgaben auf 1 km fl	Betriebsausgaben auf 1 Zugkilometer cents
1918	3 581,802	28 127 112	125 879 129,70	35 144,07	447,537	105 829 762,02	29 546,51	376,256
1920	3 659,169	37 792 206	204 339 427,59	55 843,12	540,692	181 339 600,29	49 557,59	479,833
1924	3 644,039	42 807 384	166 933 077,84	45 809,90	389,963	130 380 798,93	35 779,19	304,575
1929	3 705,161	54 319 988	180 783 211,00	48 792,26	332,811	130 168 708,17	35 131,72	239,633
1930	3 701,271	55 032 150	175 508 427,40	47 418,12	318,919	128 820 966,81	34 804,52	234,083
1931	3 687,160	54 981 990	164 295 873,96	44 558,92	298,617	127 001 103,44	34 444,15	230,986
1932	3 661,117	54 400 127	139 535 290,03	38 112,76	256,498	117 232 076,80	32 020,84	215,500
1933	3 656,955	53 902 300	122 437 753,99	33 480,79	227,148	109 461 502,25	29 932,41	203,074
1934	3 626,252	55 466 141	112 381 595,60	30 991,12	202,613	104 143 261,76	28 719,26	187,760
1935	3 531,078	53 866 052	101 120 313,79	28 637,23	187,725	95 361 070,56	27 006,22	177,033

Jahr	Betriebsziffer %	Betriebsüberschuß insgesamt fl	Betriebsüberschuß auf 1 km fl	Betriebsüberschuß auf 1 Zugkm cents	Verschiedene Einnahmen insgesamt fl	Gesamtüberschuß fl
1918	84,07	20 049 367,68	5 597,56	71,281	5 687 488,73[1]	25 736 856,41
1920	88,74	22 999 827,30	6 285,53	60,859	3 972 343,55[2]	26 972 170,85
1924	78,10	36 552 278,91	10 030,70	85,388	2 035 500,50	38 587 779,41
1929	72,00	50 614 502,83	13 660,54	93,178	1 458 003,95	52 072 506,78
1930	73,40	46 687 460,58	12 613,89	84,836	1 494 727,83	48 182 188,42
1931	77,30	37 294 769,81	10 114,76	67,831	4 012 101,85[3]	41 306 871,67
1932	84,01	22 303 213,22	6 091,91	40,938	18 687 023,53[4]	40 990 236,76
1933	89,40	12 976 251,74	3 548,37	24,074	29 942 476,04[5]	42 918 727,78
1934	92,67	8 238 333,85	2 271,86	14,853	33 748 655,12[6]	41 986 998,97
1935	94,30	5 759 243,23	1 631,01	10,692	30 846 630,34[7]	36 605 873,57

[1] Einschließlich 4 303 563,31 (wovon später zurückgezahlt 4 300 452,82) fl als Entschädigung des Staates für Inanspruchnahme der Bahnen für Zwecke der Mobilisation.

[2] Einschließlich 12 405,42 fl an unverteilten Gewinnen früherer Jahre und 2 380 774,30 fl aus den Rücklagen zur Deckung des Verlustes.

[3] Einschließlich 2 592 777,19 fl Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[4] Einschließlich 17 314 915,76 fl Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[5] Einschließlich 28 690 971,33 fl Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[6] Einschließlich 32 418 164,10 fl Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

[7] Einschließlich 29 652 342,33 fl Staatszuschuß aus der Dividendengarantie.

Jahr	Ausgaben für Bahn- und Wagenmiete, Zinsen, Abschreibungen und Reserven	davon in die Rücklage	Reingewinn (— = Verlust)			Dividende	
			insgesamt	für den Staat	für die Gesellschaften	SS	HSM
	fl	fl	fl	fl	fl	%	
1918	24 521 856,41	405 000,00	1 215 000,00	—	1 215 000,00	5	5
1920	26 972 170,85	—	−2 393 179,73	—	−2 393 179,73	—	—
1924	36 558 042,57	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1929	50 042 769,94	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1930	46 152 451,58	—	2 029 736,84	—	2 029 736,84	5	5
1931	39 686 871,67	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1932	39 370 236,76	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1933	41 298 727,78	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1934	40 366 998,97	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4
1935	34 985 873,57	—	1 620 000,00	—	1 620 000,00	4	4

II. Leistungen und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr.

Jahr	Zahl der Reisenden	Personenzug-kilometer	Beförderte Gütertonnen	Güterzug-kilometer	Gesamte Zugkilometer
1918	59 631 000	17 265 000	12 241 000	10 917 000	28 182 000
1920	54 773 000	24 762 779	16 677 000	13 029 427	37 792 206
1924	47 936 840	31 511 816	16 167 450	11 295 568	42 807 384
1929	58 753 955	38 742 224	24 262 247	15 577 764	54 319 988
1930	59 038 082	39 564 753	22 666 258	15 467 397	55 032 150
1931	56 173 818	40 368 200	21 977 243	14 613 790	54 981 990
1932	49 643 680	40 611 621	18 290 674	13 788 506	54 400 127
1933	50 113 298	40 336 856	18 102 641	13 565 444	53 902 300
1934	48 148 395	41 619 332	17 396 296	13 846 809	55 466 141
1935	45 952 252	41 590 282	14 103 152	12 275 770	53 866 052

Jahr	Einnahmen in fl					
	Personen, Gepäck, Post		Güterverkehr		Gesamteinnahmen	
	insgesamt	auf 1 Pers.-Zugkm	insgesamt	auf 1 Güterzugkm	tatsächlich	auf 1 Zugkm
1918	63 824 746	3,69	59 014 903	5,40	125 879 129	4,46
1920	92 042 319	3,71	104 214 739	7,99	204 339 427	5,40
1924	84 136 705	2,67	79 325 303	7,02	166 933 077	3,89
1929	89 763 184	2,31	87 471 583	5,61	180 783 211	3,32
1930	91 047 424	2,30	80 828 265	5,22	175 508 427	3,18
1931	85 231 651	2,11	75 628 824	5,17	164 295 873	2,98
1932	73 675 748	1,81	62 864 427	4,55	139 535 290	2,56
1933	64 802 640	1,60	54 941 088	4,05	122 437 753	2,27
1934	60 749 714	1,46	49 014 628	3,54	112 381 595	2,02
1935	57 478 535	1,38	41 280 390	3,36	101 120 313	1,87

III. Nutzleistung des Personals.

Jahr 31. Dez.	Anzahl der Bediensteten				Jahr 31. Dez.	Anzahl der Bediensteten			
	insgesamt	auf 1 km Betriebslänge	auf 10 000 beförderte			insgesamt	auf 1 km Betriebslänge	auf 10 000 beförderte	
			Reisende	Gütertonnen				Reisende	Gütertonnen
1918	37 613	10,5	6,3	30,7	1929	40 302	10,87	6,85	16,61
1920	48 712	13,3	8,9	29,2	1930	40 583	10,96	6,87	17,90
1924	42 386	11,6	9,3	26,9	1931	39 948	10,83	7,11	18,17
1925	40 516	11,12	8,7	24,5	1932	37 900	10,35	7,63	20,72
1926	39 100	10,72	8,1	19,9	1933	36 465	9,98	7,27	20,19
1927	39 044	10,22	7,05	19,1	1934	35 553	9,80	7,38	20,44
1928	39 565	10,73	6,87	17,96	1935	33 780	9,61	7,34	23,95

IV. Leistungen der Hauptwerkstätten.

Jahr	Anzahl Arbeiter am 31. Dezember	Dampflokomotiven		Elektr. Motorwagen		Öltriebwagen		Personenwagen und Anhängewagen		Güterwagen	
		vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert	vorhanden	ausgebessert
1918	4476	1316	865	—	—	—	—	4860	7737	27 736	20 782
1920	5289	1463	1134	—	—	—	—	5009	7 332	32 070	24 184
1924	5265	1485	1108	—	—	—	—	5371	9 036	33 455	24 503
1929	4458	1345	1218	119	202	34	42	5209	11 141	33 622	32 952
1930	4439	1339	1391	119	203	34	67	5121	10 730	34 039	32 696
1931	4296	1301	1338	148	204	34	52	4978	10 606	33 343	28 934
1932	4011	1213	1215	153	247	34	46	4621	9 107	32 520	23 453
1933	3720	1178	1185	153	237	34	66	4373	9 482	30 758	26 144
1934	3621	1134	1208	153	266	74	160	4093	8 592	30 121	24 397
1935	3602	1041	1109	153	444	74	153	3771	6 981	28 409	19 620

V. Betriebs- und Unterhaltungskosten der Fahrzeuge.

1. Allgemeine Kosten.

	anteilige Kosten			Löhne des Aufsichtspersonals im Schuppendienst	Löhne der Wagenmeister	Heizen, Beleuchten, Reinigen der Schuppen	Reinigen, Heizen und Beleuchten der Züge	zusammen	Kilometer im Zugdienst	Kosten je 100 km im Zugdienst
	allgemeine Verwaltung	Umzugskosten, Drucksachen, Bürobedarf, Stoffe	Dienstkleidung							
	fl									fl
Dampf- und Verbrennungsmotorbetrieb:										
1933 insgesamt	1 207 780	353 483	78 955	1 086 495	725 267	221 788	1 473 248	5 147 016	47 465 000	10,84
je 100 km	2,54	0,74	0,17	2,29	1,53	0,47	3,10	10,84		
in %	23,5	7	1,5	21	14	4,5	28,5	100		
1934 insgesamt	1 119 767	296 779	116 320	1 052 883	773 443	197 460	1 344 338	4 900 990	48 672 000	10,06
je 100 km	2,30	0,61	0,24	2,16	1,59	0,40	2,76	10,06		
in %	23	6	2	21,5	16	4	27,5	100		
1935 insgesamt	979 620	316 938	61 119	953 745	703 196	175 383	1 250 764	4 440 720	46 382 800	9,57
je 100 km	2,11	0,68	0,13	2,05	1,52	0,38	2,70	9,57		
in %	22	7	1,5	21,5	16	4	28	100		
Elektrischer Betrieb:										
1933 insgesamt	126 827	37 119	8 291	13 630	57 191	13 456	192 011	448 525	6 300 000	7,12
je 100 km	2,01	0,59	0,13	0,22	0,91	0,21	3,05	7,12		
in %	28,5	8,5	2	3	12,5	3	42,5	100		
1934 insgesamt	121 678	32 251	12 641	14 853	53 700	16 150	197 011	448 511	6 657 000	6,74
je 100 km	1,83	0,49	0,19	0,22	0,91	0,21	3,05	6,74		
in %	27	7	3	3	12,5	3	42,5	100		
1935 insgesamt	126 723	40 999	7 906	12 967	46 554	14 230	224 960	474 339	7 352 000	6,45
je 100 km	1,72	0,56	0,11	0,18	0,63	0,19	3,06	6,45		
in %	27	8,5	1,5	3	10	3	47	100		

2. Besondere Kosten.

a) Dampfbetrieb.

	Betrieb									
	Löhne usw. für Lokomotivpersonal	Prämienzulagen, Rangier- und Reservedienst	Löhne der Heizer, Putzer usw.	Kosten für Lokomotivwasser	Brennstoff der Lokomotiven		Schmiermittel			
							Lokomotiven		Wagenachsen	
					Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl				l	fl	l	fl	l	fl
1933 insgesamt	9 196 153	1 043 348	1 208 968	353 870	710 362	7 007 997	1 540 703	123 348	335 833	14 084
je 100 km	20,12	2,28	2,64	0,77		15,32		0,27		0,04
in %	29,58	3,32	3,85	1,13		22,32		0,39		0,04
1934 insgesamt	8 862 624	1 009 141	1 055 718	372 052	713 215	5 780 400	1 662 584	122 432	302 899	12 033
je 100 km	19,05	2,17	2,27	0,80		12,42		0,26		0,03
in %	31,05	3,54	3,70	1,30		20,25		0,43		0,03
1935 insgesamt	7 898 788	883 637	951 355	330 046	682 025	5 120 042	1 621 145	97 847	261 134	10 403
je 100 km	17,91	2,00	2,16	0,75		11,61		0,22		0,02
in %	30,53	3,42	3,68	1,27		19,79		0,38		0,04

	Unterhaltung						Betrieb und Unterhaltung	
	Lokomotivtender und -achsen			Tender und Achsen				
	Haupt- und Betriebswerkstätten	Tägliche Unterhaltung	Zusammen	Haupt- und Betriebswerkstätten	Tägliche Unterhaltung	Zusammen	Insgesamt	je 100 km im Zugdienst
	fl			fl			fl	
1933 insgesamt	4 529 736	1 128 875	5 658 611	6 005 082	793 699	6 798 781	31 405 160	68,69
je 100 km	9,91	2,47	12,38	13,14	1,73	14,87	68,69	
in %	14,43	3,59	18,02	19,12	2,53	21,65	100	
1934 insgesamt	4 133 915	1 072 947	5 206 862	5 422 860	694 668	6 117 528	28 548 524	61,36
je 100 km	8,89	2,30	11,19	11,66	1,48	13,14	61,36	
in %	14,45	3,76	18,24	18,99	2,43	21,42	100	
1935 insgesamt	3 947 433	990 326	4 937 759	4 903 671	728 929	5 632 600	25 870 064	58,66
je 100 km	8,95	2,25	11,20	11,12	1,65	12,77	58,66	
in %	15,26	3,83	19,09	18,95	2,82	21,77	100	

b) Lokomotoren.

	Löhne und Zulagen des Bedienungspersonals	Benzin		Schmiermittel		Unterhaltungs-Kosten			Insgesamt	je 100 km im Rangierdienst
		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Hauptwerkstätten	Tägl. Unterhaltung	Zusammen		
	fl	l	fl	l	fl	fl			fl	
1933	53 447	697 859	75 801	10 348	1219	52 029	9 239	61 208	192 035	19,32
1934	66 740	807 271	78 985	11 005	1483	61 595	10 565	72 160	219 368	20,35
1935	75 902	961 466	76 223	20 795	5691	69 904	18 797	88 701	246 517	18,07

c) Elektrischer Betrieb.

	Betrieb												
	Löhne usw. des Bedienungs-Personals	Unterhaltung der Oberleitung usw.	Bahnstrom einschließlich Beleuchtung und Heizung					Schmiermittel				Brennstoffe der dieselelektrischen Lokomotiven	
			Strom (Fremdstrom)		Kosten, Unterhaltung der Schaltwerke	Unterhaltung der Kabel usw.	Insgesamt	Motore, Speicherlokomotiven, dieselelektrische Lokomotiven		Achsen der elektrischen Züge			
			Verbrauch	Kosten				Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl		kWh	fl	fl			kg	fl	kg	fl	l	fl
1933 insgesamt . .	257 009	178 657	64 218 313	1 904 039	93 800	5546	2 003 385	43 830	9973	32 945	2129	9 170	251
je 100 Zugkm	4,08	2,84		30,22	1,49	0,09	31,80		0,16		0,03		
1934 insgesamt . .	260 649	164 969	67 526 374	1 987 809	90 889	1870	2 080 568	51 400	8091	42 117	2706	8 175	226
je 100 Zugkm	3,92	2,48		29,86	1,37	0,03	31,26		0,12		0,04		
1935 insgesamt . .	256 066	165 807	75 533 988	2 011 347	103 197	1974	2 116 518	53 146	4914	53 450	4297	10 847	244
je 100 Zugkm	3,48	2,25		27,36	1,40	0,03	28,79		0,07		0,06		

	Unterhaltung						Betrieb und Unterhaltung	
	Motorwagen und elektrische Lokomotiven einschließlich der Achsen			Anhängewagen einschließlich der Achsen			Insgesamt	je 100 km Zugdienst
	Hauptwerkstätten	Tägliche Unterhaltung	Zusammen	Hauptwerkstätten	Tägliche Unterhaltung	Zusammen		
	fl			fl			fl	
1933 insgesamt . . .	329 124	316 303	645 427	168 679	54 618	223 297	3 320 128	52,70
je 100 Zugkm . .	5,22 8	5,02	10,24	2,68	0,87	3,55		52,70
1934 insgesamt . . .	343 685	304 532	648 217	161 457	50 215	211 672	3 377 098	50,73
je 100 Zugkm . .	5,16	4,57	9,73	2,43	0,75	3,18		50,73
1935 insgesamt . . .	269 792	288 111	557 903	104 574	58 738	163 312	3 269 061	44,46
je 100 Zugkm . .	3,67	3,92	7,59	1,42	0,80	2,22		44,46

d) Verbrennungsmotorzüge.

	Betrieb									
	Löhne des Bedien.-Personals	Brennstoffe für die Motore					Schmierstoffe			
		Benzin		Öl		Wert zusammen	Motore		Achsen der Motorzüge	
		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert		Verbrauch	Wert	Verbrauch	Wert
	fl	l	fl	l	fl		l	fl	kg	fl
1933										
insgesamt .	106 211	1 773 282	181 247	139 240	3 331	184 578	35 170	5 725	742	281
je 100 km im Zugdienst .	6,09	—	10,39	—	0,19	10,58	—	0,33	—	0,01
in % . . .	19,87	—	33,39	—	0,63	34,53	—	1,07	—	0,94
1934										
insgesamt .	153 587	1 621 921	160 565	1 542 911	44 160	204 725	79 788	23 754	582	205
je 100 km im Zugdienst .	7,15	—	7,47	—	2,06	9,53	—	1,10	—	0,01
in % . . .	12,91	—	13,50	—	3,71	17,21	—	2,00	—	0,04
1935										
insgesamt .	173 866	1 525 714	152 163	1 764 950	42 646	194 782	86 023	23 618	568	209
je 100 kg im Zugdienst .	7,64	—	6,68	—	1,87	8,55	—	1,04	—	0,01
% in . . .	15,19	—	13,29	—	3,73	17,02	—	2,06	—	0,02

	Unterhaltung			Betrieb und Unterhaltung	
	Motorwagen und Achsen				
	Hauptwerkstatt	Tägliche Unterhaltung	Zusammen	Zusammen	je 100 km im Zugdienst
	fl			fl	
1933					
insgesamt	198 267	39 570	237 837	534 582	30,65
je 100 km im Zugdienst . . .	11,37	2,27	13,64	—	—
in %	37,09	7,40	44,49	100	—
1934					
insgesamt	712 329	94 741	807 070	1 189 341	55,34
je 100 km im Zugdienst . . .	33,15	4,40	37,55	—	—
in %	59,89	7,97	67,81	100	—
1935					
insgesamt	656 379	95 514	751 893	1 144 368	50,26
je 100 km im Zugdienst . . .	28,83	4,19	33,02	—	—
in %	57,36	8,35	65,71	100	—

3. Gesamtkosten. (1 + 2.)

	Dampfzüge			Lokomotoren			Elektrische Züge			Verbrennungsmotor-Züge		
	je 100 Zugkm			je 100 Rangierkm			je 100 Zugkm			je 100 Zugkm		
	allgem. Kosten	besond. Kosten	Zusammen	allgem. Kosten	besond. Kosten	Zusammen	allgem. Kosten	besond. Kosten	Zusammen	allgem. Kosten	besond. Kosten	Zusammen
	fl			fl			fl			fl		
1933 . .	10,84	68,69	79,53	10,84	19,32	30,16	7,12	52,70	59,84	10,84	30,65	41,49
1934 . .	10,06	61,63	71,42	10,06	20,35	30,41	6,74	50,73	57,47	10,06	55,34	65,40
1935 . .	9,57	58,66	68,23	9,57	18,07	27,64	6,45	44,46	50,91	9,57	50,26	59,83

VI. Dienst der Dampflokomotiven.

Anzahl der Lokomotiven am 1. Januar	Zurückgelegte Lokomotivkm ohne Rangierdienst	Zurückgelegte Lokomotivkm mit Rangierdienst (1 Stunde Rang. = 10 zurückgelegte km)	Insgesamt zurückgelegte Lokom.-km	Durchschn. Anzahl km je Lok. und Jahr zurückgelegt ohne Rangierd.	Durchschn. Anzahl km je Lok. und Jahr zurückgelegt mit Rangierd.	verbrauchte Brennstoffe insgesamt einschließlich Anheizen	verbrauchte Brennstoffe je Lokomotivkm ohne Rangierdienst	verbrauchte Brennstoffe je Lokomotivkm mit Rangierdienst
	1000 km					kg		
1933. . . 1227	48 653	14 721	63 374	43	56	710 362 000	14,60	11,21
1934. . . 1180	49 712	14 372	64 084	44	57	723 215 000	14,55	11,29
1935. . . 1134	47 118	12 801	59 919	46	57	682 025 000	14,47	11,38

Dr. Overmann.

Die Entwicklung der Schwedischen Staatsbahn in den Jahren 1934 und 1935[1].

Von Reichsbahnrat Dr. **Paszkowski**, Köln.

1. Allgemeine Wirtschaftsbetrachtung.

Die Belebung in der Wirtschaft Schwedens hat in den Jahren 1934 und 1935 erhebliche Fortschritte gemacht. In vielen Wirtschaftszweigen konnte bereits 1934 der Stand von 1929 überschritten und damit die letzte Hochkonjunktur vor der Weltwirtschaftskrisis in den Schatten gestellt werden.

Die Entwicklung des Wirtschaftslebens wird dadurch beleuchtet, daß die Kennziffer in der Zeit von Juni 1933 bis Juni 1934 von 85 auf 112 stieg, wenn man den Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1930 mit 100 ansetzt. Diese Steigerung um rund 32 % übertrifft sogar die deutsche Entwicklung, die nur 30 % erreichte. Dabei kommt in Schweden die Belebung aus der Wirtschaft selbst[2], nur in bescheidenem Maße hilft man mit öffentlicher Arbeitsbeschaffung.

Im Sommer 1935 wurde allgemein der Konjunkturstand der Jahre 1929/30 überschritten. Als erstes größeres Industrieland Europas war Schweden mit einer Arbeitslosenzahl von 13 000 so gut wie frei von Arbeitslosigkeit. Besonders günstig gestaltete sich der Wirtschaftsaufschwung für die Eisen-, Stahl-, Maschinen- und elektrotechnische Industrie. Hier und da hat sich schon ein Mangel an Facharbeitern bemerkbar gemacht. Die Ausfuhr von Eisenerz, Pappe, Papier, Maschinen und Kugellagern nahm stark zu. Nur für Rundholz und Schnittholz ging die Ausfuhr im Jahre 1935 zurück, wenn auch durch stärkere Nachfrage in Schweden selbst dieser Rückgang etwas ausgeglichen wurde.

[1] Statens järnvägar år 1934 av Kungl. Järnvägsstyrelsen. Sveriges officiella statistik. Stockholm 1935. K. L. Beckmans boktryckeri.

[2] die allerdings die Geldentwertung über sich ergehen lassen mußte (Die Schriftleitung).

Unter den Einfuhrgütern steht die Steinkohle an erster Stelle. Aber auch zahlreiche Einfuhrgüter der höheren Tarifklassen haben das Betriebsergebnis der Schwedischen Staatsbahn günstig beeinflußt. In Schweden selbst wirkte sich auf den Verkehr der Rohstoffbedarf der Eisenindustrie für Holzkohle und Erze und des Baugewerbes für Zement und Ziegel am stärksten aus. Die Rübenernte im Verkehrsgebiet der Staatsbahn wie auch die Getreide- und Futtermittelernte lagen 1935 etwas unter der des Jahres 1934. Infolge Rückgangs der Arbeitslosigkeit und des herrschenden Arbeitsfriedens stieg die Kaufkraft der Bevölkerung und damit auch der Verbrauch. Das führte trotz stärkeren Kraftwagenwettbewerbs zu günstiger Entwicklung des Stückgutverkehrs und des Wagenladungsverkehrs der höheren Tarifklassen.

2. Die Elektrisierung.

Wenn man einen Überblick über die Entwicklung der Schwedischen Staatsbahn in den letzten zwei Jahren gibt, muß man an den Anfang der Ausführungen unbedingt die Elektrisierung stellen. Sie machte in den beiden letzten Jahren erhebliche Fortschritte. Im Jahre 1934 bewilligte der schwedische Reichstag für die Fortsetzung der Elektrisierung auf den Strecken Stockholm—Krylbo—Ånge und Örebro—Krylbo 13,4 Mio Kr. Ferner beschloß er die Elektrisierung der Strecken Laxå—Charlottenberg (315 km), Södertälje Södra—Eskilstuna (135 km) und Uppsala —Gävle (114 km). Auf den Strecken Malmö—Ängelholm, Örebro—Krylbo und Stockholm—Uppsala—Krylbo wurde der elektrische Betrieb aufgenommen. Ende 1934 wurden 2141,6 km oder 28,8 % des Staatsbahnnetzes elektrisch betrieben.

Für das Haushaltsjahr 1935/36 waren 21,2 Mio Kr. für die Elektrisierung bewilligt worden. Im Laufe des Jahres 1935 wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken Ängelholm—Halmstad, Krylbo—Bollnäs und Hässleholm—Veinge aufgenommen. Ende 1935 waren 2435 km oder 32,7 % des Staatsbahnnetzes in elektrischem Betrieb.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Elektrisierung der Schwedischen Staatsbahn wird durch folgende Zahlen beleuchtet. Durch die Elektrisierung der lappländischen Erzbahn (Luleå—Riksgränsen) wurde einst der zweigleisige Ausbau vermieden und die Kohleneinfuhr jährlich um 75 000 t gesenkt. Die Elektrisierung der Linien Stockholm—Göteborg und Malmö ersparte jährlich 80 000 bzw. 125 000 t. Die Elektrisierung der Angelinien (Stockholm—Krylbo—Ånge und Mjölby—Krylbo) und der Westküstenbahn (Malmö—Göteborg) werden zu einer Ersparnis von 75 000 t bzw. 40 000 t führen. Dieses Ergebnis wird Ende 1936 er-

reicht. Im Jahre 1935 betrug der Kohlenbedarf der Schwedischen Staatsbahn nur noch 317 061 t gegenüber noch 361 348 t im Jahre 1934 und 419 020 t im Jahre 1931.

Es nähert sich immer mehr der Zeitpunkt, in dem 40 % des Staatsbahnnetzes elektrisiert sind. Von den Verkehrsleistungen werden dann 73,4 % der Zugkilometer und 82,1 % der Wagenachskilometer in elektrischer Betriebsform ausgeführt.

3. Verkehr.

Der Wiederaufstieg im Wirtschaftsleben mußte in einer Verkehrssteigerung bei den Eisenbahnen Schwedens seinen Ausdruck finden, besonders natürlich bei der Schwedischen Staatsbahn, die etwa drei Viertel des gesamten Eisenbahngüterverkehrs bewältigt.

a) Personenverkehr.

Im Personenverkehr ist 1934 wie auch 1935 eine wesentliche Steigerung zu verzeichnen, 1935 gegenüber 1934 sogar um 10 %. Gesteigerte Geschäftstätigkeit und Kaufkraft, ermäßigte Fahrpreise, wirksamere Reklame und Verkehrswerbung haben dazu beigetragen. Der Personenverkehr hat heute das Doppelte des Umfangs der Vorkriegszeit erreicht. Sogar das Jahr 1930, in dem die Ausstellung in Stockholm stattfand und in dem die Personenverkehrseinnahmen eine Höhe von 70,4 Mio Kr. erreichten, wurde mit 70,9 Mio Kr. Einnahme um 0,5 Mio Kr. übertroffen. Die Verkehrsleistungen liegen im Jahre 1935 trotz fast gleicher Einnahme in den beiden Jahren um 22 % über denen des Jahres 1930. Das bedeutet, daß die Reisenden etwa 17 % billiger als 1930 gefahren sind.

Über die Entwicklung des Personenverkehrs in den letzten fünf Jahren gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

	1935	1934	1933	1932	1931
Reisende in Mio	39,9	36,7	32,9	31,3	31,4
Personenkm in Mio	1871	1700	1496	1457	1467
Einnahmen Kr. in Mio	70,9	66,0	60,0	61,1	65,9
Einnahme auf den einzelnen Reisenden in Kr.	1,74	1,76	1,78	1,90	2,04
Einnahme auf ein Personenkm in Öre	3,70	3,80	3,92	4,08	4,37
Mittlere Reiseweite km	46,9	46,3	45,5	46,5	46,7
Mio Zugkm in Personenzügen . .	29,3	27,6	25,0	23,3	22,5
Mio Wagenachskm in Personenzügen	538,3	505,3	461,9	441,3	436,9
Platzausnutzung in %	29,1	29,5	28,1	28,9	30,4

In allen Entfernungsgruppen lag sowohl 1934 wie 1935 eine Steigerung vor. Wie sich der Verkehr auf die einzelnen Entfernungen verteilt,

ergibt folgende Aufstellung, wobei die Zahl der Reisenden in Tausend angegeben ist:

	1935	1934	1933	1932	1931	Zuwachs gegen 1934 in %
1— 10 km . . .	11 650	10 651	9 866	9 451	9 593	9,4
11— 20 „ . . .	13 946	13 018	11 550	10 809	10 651	7,1
21— 50 „ . . .	7 964	7 356	6 447	6 147	6 303	8,3
51—100 „ . . .	2 595	2 357	2 127	2 132	2 114	10,1
101—200 „ . . .	1 669	1 509	1 235	1 171	1 111	10,6
201—400 „ . . .	1 127	1 007	896	907	891	11,9
401—700 „ . . .	719	644	578	563	593	11,5
über 700 „ . . .	197	180	156	151	149	9,7

27 % der Reisenden bzw. der Personenkilometer sowie 22 % der Personenverkehrseinnahmen entfielen auf ermäßigte Sätze. Der Verkehr zu ermäßigten Sätzen hat sich seit 1929 verdreifacht.

b) Güterverkehr.

Zum Staatsbahngüterverkehr wurde seit 1912 auch der Verkehr der Hafenbahnstationen in Göteborg gerechnet, der von und nach den Privatbahnen Bergslagernas Järnvägar und Göteborg—Borås aufkam, die Staatsbahn aber nur auf den Hafengleisen in Göteborg benutzte. Dieser Verkehr wie der mit der Västergötland—Göteborg-Bahn wird seit dem 1. Juni 1935 nicht mehr als Staatsbahngüterverkehr in der Statistik, sondern nur noch als Verkehr bei der betreffenden Privatbahn erfaßt. Ein Bild darüber, welcher Verkehr künftig nicht mehr als Staatsbahnverkehr gerechnet wird, gibt folgende Übersicht:

	Gesamte beförderte Gütermenge auf der Staatsbahn ohne lappländ. Erzverkehr	Der vom 1. Juni 1935 nicht mehr zur Anrechnung kommende Verkehr umfaßte in den einzelnen Jahren	
	t	t	%
1912	10,22 Mio	0,36 Mio	3,5
1924	10,44 „	0,495 „	4,7
1929	11,32 „	0,67 „	5,9
1934	9,98 „	0,585 „	5,9

Die Einnahmen aus diesem Hafenbahnverkehr für fremde Bahnen beliefen sich früher auf 80 Öre für 1 t, seit dem 1. Juni 1935 auf 70 Öre. Diese Einnahmen — etwa ½ Mio Kr. jährlich oder 0,5 % der gesamten Güterverkehrseinnahmen — werden künftig nicht mehr bei den Güterverkehrseinnahmen sondern bei den sonstigen Einnahmen verbucht. Dadurch sind also die früheren Jahre nicht ganz vergleichsfähig, wenn der Unterschied sich auch nur bei der beförderten Gütermenge (5,9 %) auswirkt. Die mittlere Beförderungsweite steigt allerdings auch etwas durch Nichtanrechnung des genannten Verkehrs.

Um wenigstens für 1934 und 1935 ein richtiges Vergleichsbild zu geben, sind diese Änderungen in der statistischen Erfassung nachträglich berücksichtigt worden. Der Güterverkehr ohne den lappländischen Erzverkehr zeigt folgende Entwicklung:

	1935	1934	1933	1932	1929
Mio t	10,0	9,4	—	—	—
„ tkm	1673	1533	1301	1240	1633
„ Kr. Einnahme	94,9	89,0	77,8	75,8	107,4
Einnahme für 1 t in Kr.	9,53	9,47	—	—	—
„ für 1 tkm in Öre	5,67	5,80	5,98	6,11	6,57
Mittlere Beförderungsweite für die t in km	168	163	—	—	—

Aus der Übersicht geht hervor, daß der Verkehrsumfang (t/km) im Jahre 1935 den des Hochkonjunkturjahres 1929 übertrifft. Die Einnahme für das Tonnenkilometer ist allerdings genau um 1 Öre zurückgegangen. Dieser Rückgang von 14 % ist eine Folge der allgemeinen Tarifsenkungen vom 1. Oktober 1930 und 1. Januar 1931, der Senkung des Frachtstückguttarifs und der höheren Wagenladungsklassen am 1. Januar 1934 sowie der aus Wettbewerbsgründen in bestimmten Verbindungen gewährten Ausnahmetarife.

Die Belebung im Wirtschaftsleben, vor allem auf dem Gebiete der Maschinen-, Eisen- und Stahlindustrie wie auch beim Baugewerbe, führten zu einem Verkehrszuwachs bei fast allen Güterarten, wobei der lappländische Erzverkehr hier nicht berücksichtigt wird:

	Beförderte Gütermenge			Einnahme		
	in 1000 t 1935	± gegen 1934	in % ± gegen 1934	in Mio Kr 1935	± gegen 1934	in % ± gegen 1934
Expreßgut	0,7	+ 0,15	+ 26,2	0,14	+ 0,03	+ 27,8
Paketgut	34,4	+ 1,76	+ 5,4	5,11	+ 0,24	+ 4,9
Eilstückgut	76,1	+ 1,72	+ 2,3	4,84	+ 0,07	+ 1,3
Eilgut (Wagenladungen)	26,5	— 3,38	— 11,3	0,66		
Frachtstückgut	675,7	+ 56,88	+ 9,2	21,57	+ 1,52	+ 7,6
Frachtgut (Wagenladung.)	9105,0	+ 502,38	+ 5,8	61,91	+ 4,12	+ 7,1
Lebende Tiere	35,0	— 2,69	— 7,1	0,67	— 0,09	— 11,4
	9953,4	+ 556,82	+ 5,9	94,90	+ 5,89	+ 6,6

Bei einem Vergleich muß man berücksichtigen, daß gewisse Tarifänderungen sich hier auswirken. Seit dem 1. Januar 1935 wird eine Ermäßigung für Frachtstückgut im Gewicht bis 50 kg bei Zahlung der Fracht auf der Versandstation gewährt. Diese Maßnahme, wie auch die schnellere Beförderung infolge der Elektrisierung führten zu einem Zuwachs des Frachtstückguts zum Teil auf Kosten des Eilstückguts. Der Rückgang von Eilgut in Wagenladungen ist auf den geringeren Fischverkehr nach dem Auslande zurückzuführen. Beim Tierverkehr macht

sich immer mehr der Kraftwagenwettbewerb bemerkbar. Der seit dem 1. Januar vereinfachte und verbilligte Tiertarif verfehlte seine Wirkung. Am stärksten ist der Verkehr in Zement, Ziegel, Glas, Maschinen, Erzen (ohne lappländisches Erz, das statistisch besonders erfaßt wird und ebenfalls Steigerung aufweist), Steinkohlen, Holzkohlen und Torf gestiegen. Die im Durchschnitt höhere mittlere Beförderungsweite hat zu einer stärkeren Erhöhung der Zahlen für die Tonnenkilometer als für die beförderte Gütermenge geführt.

Die gestiegene Nachfrage nach Eisenerz hat auch auf den Verkehr der lappländischen Erzbahn Rückwirkungen gehabt. Im Jahre 1935 wurde 59 % des Verkehrs des Rekordjahres 1929 erreicht, 1934 betrug die entsprechende Zahl erst 38 %. Über den lappländischen Erzverkehr in den letzten Jahren im Vergleich zu dem Rekordjahr 1929 gibt folgende Aufstellung Aufschluß:

	1935	1934	1933	1932	1929
Mio t	5,1	3,2	1,6	2,1	8,6
„ tkm	760	472	276	343	1325
„ Kr. Einnahme	14,3	9,0	4,5	5,8	23,5
Einnahme für 1 t in Kr.	2,82	2,80	2,78	2,81	2,75
„ für 1 tkm in Öre	1,88	1,91	1,61	1,69	1,77
Zu der Einnahme Garantiezuschuß in Mio Kr.	2,3	7,0	11,8	11,1	—

c) Auslands- und Fährschiffverkehr.

Trotz verschärfter Devisenbestimmungen und erschwerten Außenhandels entwickelte sich der Auslands- und Fährschiffverkehr in beiden Berichtsjahren günstig. Der Güterverkehr über Trälleborg—Saßnitz war lebhafter als in früheren Jahren, wobei der Verkehr in der Richtung von Deutschland eine stärkere Zunahme aufweist. Im Verkehr mit Dänemark ist im Güterverkehr sowohl über die Fährschiffverbindung Malmö—Kopenhagen wie Hälsingborg—Helsingör ein Rückgang festzustellen. Dafür ist die Zunahme im Personenverkehr um so erheblicher. Über die Gestaltung des Verkehrs auf den verschiedenen Fährschifflinien gibt die folgende Tabelle Auskunft (Zahlen in Tausend):

Trälleborg—Saßnitz	1935	1934	1933	1932	1931
Reisende	115	107	89	98	146
Tonnen	213	191	159	166	235
Malmö—Kopenhagen					
Reisende	249	234	213	200	196
Tonnen	112	124	123	99	171
Hälsingborg—Helsingör					
Reisende	806	644	586	582	—
Tonnen	78	97	107	103	—

d) Tarifwesen.

Auf dem Gebiete des Personentarifs sind zwei Neuerungen zu erwähnen. Reisen kinderreicher Familien wurden begünstigt und die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten vom 1. Juni 1935 ab auf 10 Tage verlängert.

Der Gütertarif erfuhr einige Änderungen. So wurde am 1. Januar 1934 eine Senkung des Stückguttarifs durchgeführt, die gleichzeitig zu einer Vereinfachung führte. Bei Überweisung der Fracht wird ein Zuschlag von 20 Öre erhoben, um im Interesse der Abfertigung die Zahlung möglichst auf den Versandbahnhof zu legen. Ferner wurden die höheren Tarifklassen (Wagenladungen) gesenkt.

Am 1. Januar 1935 wurde für Frachtstückgut im Gewicht bis zu 50 kg ein einfacherer, verbilligter Tarif bei Zahlung der Fracht auf der Versandstation eingeführt. Auch im Tierverkehr traten Ermäßigungen ein, wobei dem steigenden Kraftwagenwettbewerb besonders Rechnung getragen wurde.

Am 1. September 1935 wurde ein neuer Militärtarif eingeführt, durch den der Tarif vom 17. Februar 1911 aufgehoben wurde. Nach dem neuen Tarif beträgt der Fahrpreis bei Dienstreisen für die Einzelreise 60 % des allgemeinen Fahrpreises, bei Rückfahrten das Doppelte und bei gewissen Urlaubsreisen 75 % des allgemeinen Fahrpreises bei einfacher und 150 % bei Rückfahrt.

Für Militärgütertransporte in Wagenladungen wird ohne Rücksicht auf das Gewicht der Ladung eine Grundgebühr von 6 Kr. erhoben sowie für je angefangene 10 km bei Entfernungen von

1— 200 km	4 Kr.
201— 400 „	3 „
401—1000 „	2 „
über 1000 „	1 „

Für Stückgut werden die allgemeinen Sätze erhoben. Bei Transporten größerer Kontingente oder von Truppenverbänden nach und von militärischen Übungen werden gewisse Ermäßigungen gewährt.

Im allgemeinen gilt über den schwedischen Gütertarif, daß der Normaltarif im Verhältnis zur Lebenshaltungsrichtzahl und zur Großhandelsrichtzahl zu hoch liegt. Wenn man die Tarifhöhe im Jahre 1914 gleich 100 setzt, liegen die Tarifklassen 4—6 jetzt bei 141, die Tarifklassen 7—9 bei 185 und die Tarifklassen 10—14 bei 173. Die Ausnahmetarife sind dabei außer Betracht gelassen. Dagegen liegt der Lebenshaltungsindex etwa bei 150 und die Großhandelsrichtzahl bei 114. Die erforderliche Senkung würde zu einem rechnungsmäßigen Ausfall von 8—10 Mio Kr. führen und nur einen teilweisen Verzicht des Staates auf Verzinsung des Anlagekapitals bedeuten.

4. Betrieb.

Die fortschreitende Elektrisierung führte zu durchgreifenden Fahrplanänderungen und wesentlichen Beschleunigungen im Personen- und Güterverkehr. Besonders im Güterverkehr zwischen Süd- und Nordschweden konnte die Beförderungszeit wesentlich verkürzt werden.

Entsprechend dem gestiegenen Verkehr stiegen die Betriebsleistungen. Sie gestalteten sich 1935 gegenüber 1934, wobei sie 1934 schon erheblich höher als 1933 lagen, folgendermaßen:

	Zugkm		Personenwagenachskm		Güterwagenachskm	
	Mio	Steigerung in %	Mio	Steigerung in %	Mio	Steigerung in %
Staatsbahn ohne lappl. Erzverkehr	40,72	+ 7,0	518	+ 7,0	577	+ 8,7
Lappländischer Erzverkehr . . .	2,05	+ 18,2	13	+ 6,2	142	+ 53,3
Gesamtverkehr der Staatsbahn . .	42,77	+ 7,5	531	+ 7,0	719	+ 15,3

Der Wagenladungsverkehr ohne den lappländischen Erzverkehr stieg von 1933 zu 1934 um etwa 1½ Mio t, von 1934 zu 1935 um ½ Mio t.

Die gesamten Betriebsleistungen einschl. des Fährschiffverkehrs gestalteten sich in den letzten Jahren folgendermaßen:

	1935	1934	1933	1932	1931
Zugkm in Mio	43,1	40,1	35,8	33,9	33,9
Wagenachskm „ „	1 259	1 128	967	948	1 101
Bruttotkm „ „	10 717	9 511	8 139	7 966	9 202
Davon in elektrischem Betrieb in %:					
Zugkm	52,0	42,4	35,8	23,2	22,8
Wagenachskm	62,6	50,9	43,0	30,4	34,3
Bruttotkm	64,7	52,9	44,4	31,8	36,7

Zur Beurteilung des jetzigen Verkehrsumfangs und der Betriebsleistungen zu der Vorkriegszeit, zur Depressionszeit nach dem Kriege und zum Hochkonjunkturjahr 1929 dienen folgende Zahlen aus den Jahren 1935, 1929, 1921 und 1913. Trotz gestiegener Transportleistungen um etwa 70 % und starken Netzzuwachses ist der Personalstand nur unerheblich gestiegen:

					Steigerung in % gegen 1913		
	1935	1929	1921	1913	1935	1929	1921
Netzlänge km . .	7 525,5	6 538,4	5 581,7	4 695,9	60	39	19
Mio Reisende							
insgesamt . . .	39,87	30,51	27,56	24,89	60	23	11
auf Monatskarte	11,98	8,82	6,53	4,19	186	111	56
sonstige . . .	27,89	21,69	21,03	20,70	35	5	2
davon 1—10 km	7,11	5,96	6,57	6,21	15	— 4	6
11—30 „	11,19	8,39	7,92	8,37	34	0	— 5
31—50 „	3,36	2,67	2,51	2,51	34	6	0
über 50 „	6,23	4,67	4,03	3,61	73	29	12

	1935	1929	1921	1913	Steigerung in % gegen 1913 1935	1929	1921
Mio Personenkm .	1 871	1 405	1 176	1 027	82	37	15
Mio t beförd. Güter	9,95	11,32	7,31	10,22	— 3	11	— 28
davon Wagenladung.							
1— 50 km .	3,75	4,82	3,43	5,05	— 26	— 5	— 32
51—100 „ .	1,33	1,62	0,93	1,43	— 7	13	— 35
101—200 „ .	1,65	1,64	0,77	1,16	42	41	— 34
201—400 „ .	1,38	1,38	0,66	0,86	60	60	— 23
401—700 „ .	0,72	0,66	0,31	0,34	112	94	— 9
über 700 „ .	0,30	0,28	0,17	0,14	114	100	21
Lappländisches Erz Mio t . . .	5,07	8,55	4,96	4,99	2	71	— 1
Mio t/km Güter .	1673	1634	924	1079	55	51	— 14
Mio t/km Erz . .	760	1325	754	826	— 8	60	— 9
Mio Zugkm (einschl. Arbeitszüge)	43,09	31,60	20,95	25,74	67	23	— 19
davon in:							
Personenzügen	29,33	20,21	12,53	14,49	102	39	— 14
Güterzügen .	12,48	9,29	6,60	8,98	39	3	— 27
Erzzügen . .	0,96	1,95	1,58	1,86	— 48	5	— 15
Mio Wagenachskm (einschl. Fährschiff)	1 264,7	1 192,3	755,7	1 007,7	26	18	— 25
davon in:							
Personenzügen	538,3	409,6	266,8	298,5	80	37	— 11
Güterzügen .	581,8	534,4	343,1	526,6	10	1	— 35
Erzzügen . .	129,2	235,5	135,2	163,3	— 21	44	— 17
Personal für Betrieb und Unterhaltung, Zahl .	26 887	27 392	30 436	26 026	3	5	17
Personal auf 1 Betriebskm, Zahl	3,6	4,2	5,5	5,5	—	—	—

5. Finanzen.

Schon im Jahre 1934 setzte sich die im Jahre 1933 begonnene Belebung des schwedischen Wirtschaftslebens fort und findet ihr Spiegelbild in dem günstigen Abschluß der Schwedischen Staatsbahn. Selbst bei Abführung der vorgesehenen Rücklagen an den Erneuerungsfonds, allerdings ohne Verzinsung der Staatsschuld, ergibt sich ein Überschuß von 28,6 Mio Kr. Wenn auch der Höchststand der Jahre 1929 und 1930 noch nicht erreicht wird, ist doch das Ergebnis weit günstiger als in den vergangenen drei Jahren.

Noch günstiger gestaltete sich die Lage im Jahre 1935. Die Gesamteinnahmen lagen noch um 16,6 Mio Kr. über denen des Jahres 1934. Die Betriebszahl verbesserte sich von 77,2 auf 73,6. Nach Abführung von 19,1 Mio Kr. an den Erneuerungsfonds, aber ohne Verzinsung des Anlagekapitals, ergab das Betriebsergebnis eine Reineinnahme von 35,1 Mio Kr. Das Anlagekapital belief sich im Jahresdurchschnitt auf 1321 Mio Kr., von denen 793,9 Mio Kr. zu verzinsen sind. Die Zinslast hierfür beträgt bei einem Zinsfuß von 4,09 % 32 Mio Kr. Das wirtschaftliche Ergebnis ist also so günstig, daß volle Verzinsung des zu verzinsenden Kapitals erreicht wurde, was zuletzt 1930 der Fall war. Darüber hinaus war sogar noch ein Reinüberschuß von 3,1 Mio Kr. erzielt. Im Verhältnis zu dem zu verzinsenden Anlagekapital bedeutet das eine Verzinsung von 4,48 %, im Verhältnis zum gesamten Anlagekapital eine solche von 2,66 %.

Über die Betriebsrechnung der letzten Jahre erhält man aus den folgenden Zahlen ein Bild (Beträge in Mio Kr.):

Einnahmen aus	1935	1934	1933	1932	1929
Personenverkehr	70,9	66,0	60,0	61,1	65,9
Güterverkehr ohne lappländisches Erz	97,1	90,9	79,2	77,5	108,9
Lappländischer Erzverkehr	14,3	9,0	4,5	5,8	23,5
Postverkehr usw.	11,1	10,9	10,7	10,7	9,9
	193,4	176,8	154,4	155,1	208,2
Ausgaben:					
Betriebsausgaben	92,7	90,7	89,6	90,2	.
Ausgaben für Unterhaltg. (ohne Vorräte)	39,9	37,0	34,8	38,1	.
Pensionslasten	9,8	8,8	8,4	8,1	.
	142,4	136,5	132,8	136,4	142,2
Betriebsüberschuß	51,0	40,3	21,6	18,7	66,0
Dazu kommt:					
Garantiezuschuß für die Erzbahn (für 1935 einschl. 0,9 Mio Kr. Zinsen für 1932/4)	3,2	7,0	11,8	11,1	—
Abzuziehen:					
Absetzung an den Erneuerungsfonds	19,1	18,7	17,4	16,9	16,7
Reineinnahme	35,1	28,6	16,0	12,9	49,3
Abzuziehen:					
Zinsen für d. zu verzinsende Anlagekapital	32,0	31,0	31,0	30,1	31,9
Jahresgewinn bzw. -verlust	+ 3,1	— 2,4	— 15,0	— 17,2	+ 17,4

Bei einem Vergleich zwischen den verschiedenen Jahren ist zu berücksichtigen, daß am 1. August 1933 die Ostküstenbahn verstaatlicht wurde. Tarifänderungen, Übergang zum elektrischen Betrieb, gestiegene Pensionslasten und Änderungen in der Rechnungslegung konnten nicht ohne Einfluß bleiben.

6. Personalwesen.

Der Personalstand stieg bei weitem nicht entsprechend dem Verkehrszuwachs. Im Jahre 1934 stieg die Zahl des fest angestellten Personals um 301 auf 26 395 und im Jahre 1935 um 492 auf 26 887. Das bedeutet 1935 gegenüber 1934 eine Steigerung von nur 1,9 %, während z. B. die Zugkilometer um 7 %, die Gütertonnenkilometer um 9,2 %, die Personenkilometer um 10,1 % gestiegen sind.

In Zukunft will man einen Teil der planmäßigen Stellen nicht mehr als Planstellen führen, um sich den Verkehrsschwankungen besser anpassen zu können. Von den 26 887 Bediensteten entfallen zur Zeit 19 353 auf planmäßige Beamte und nur 762 auf außerplanmäßige.

7. Bauwesen.

Über die Elektrisierung ist schon besonders berichtet worden. Der Bahnbau ist in Schweden im großen ganzen beendet. In Bau befindet sich bei der Staatsbahn nur noch die Inlandsbahn, eine Parallellinie zu der sogenannten „nördlichen Stammbahn" (Stockholm—Krylbo—Bräcke—Boden). Diese Inlandsbahn stellt die unmittelbare Verbindung her zwischen Östersund—Dorotea und Gällivare an der Erzbahn Boden—Kirunax—Narvik. Im Jahre 1934 wurde an den Streckenabschnitten Moskosel—Tellejokk, Jokkmokk—Tårajaur und Tellejokk—Tårajaur gearbeitet.

Am 5. September 1934 wurde die Linie Malung—Vansbro dem Verkehr übergeben.

Im Jahre 1935 wurden auf der Inlandsbahn die Trassierungsarbeiten auf den Strecken Tellejokk—Kvänberget und Tårajaur—Rahanåive beendet und auf der Strecke Kvänberget—Rahanåive fortgesetzt. Provisorisch konnte der Wagenladungsverkehr von Süden bis Tellejokk sowie auf dem Abschnitt Jokkmokk bis km 38 aufgenommen werden. Das Staatsbahnnetz umfaßte im Jahresdurchschnitt

1933	7168,7 km
1934	7513,9 „
1935	7525,5 „

Unter den sonstigen Arbeiten sind vor allem Verstärkung des Oberbaues und der Brücken zu nennen.

Die Bahnhofsgebäude von Uppsala, Båstad, Sala, Linköping, Nässjö u. a. sind modernisiert worden.

Der zweigleisige Ausbau der Strecke Östansjö—Vretstorp wurde vollendet.

8. Fahrzeuge.

Die Zahl der vorhandenen Fahrzeuge veranschaulicht folgende Übersicht:

	Dampf-lokomo-tiven	Elektro-lokomo-tiven	Trieb-wagen u. Schienen-autos	Klein-loko-mo-tiven	Personen,- Post-, Gefan-genen- u. Ge-päckwagen	Güterwagen G	Güterwagen O	Erz-wagen	Dienst-wagen
Anfang 1934	826	232	17	47	2540	6440	10 493	3800	114
Anfang 1935	771	284	23	52	2490	6281	10 230	3800	87
Ende 1935	733	342	31	71	2478	6158	10 532	3800	32

Ältere und nicht mehr zeitgemäße Fahrzeuge wurden ausgemustert. Mit der fortschreitenden Elektrisierung nimmt namentlich die Zahl der Dampflokomotiven ab. Entsprechend steigt die Zahl der elektrischen Lokomotiven. Ein Teil der Dampflokomotiven (24 Stück) konnte an Privatbahnen oder an Werke verkauft werden. Die übrigen wurden verschrottet.

Von den vor 1935 für die Ånge- und Westküstenbahnlinien bestellten, aber noch nicht gelieferten 104 elektrischen Lokomotiven wurden im Laufe des Jahres 61 geliefert. Neu bestellt wurden 12 Rangierlokomotiven. 3 elektrische Lokomotiven wurden im Lokomotivschuppen in Gällivare durch Brand zerstört. 8 Schienenautobusse und 19 Kleinlokomotiven wurden neu geliefert.

Der Park an Personen-, Post- und Gepäckwagen verminderte sich 1935 um 12 Stück. Neu geliefert wurden 8 B C 4 ü, 6 C 4 ü, 3 Pwpost 4 ü sowie 2 C 4 ü mit besonderer Restaurantabteilung (Büffetwagen).

Namentlich im Güterwagenpark wurden alte Typen aus dem Verkehr gezogen. Allein 635 neue O-Wagen wurden eingestellt.

Die Beschaffungskosten für das im Jahre 1935 neu eingestellte Material beliefen sich auf 17,6 Mio Kr. Einschließlich der Ausgaben für Umbauten und Erneuerungsarbeiten beliefen sich die Ausgaben auf 21,1 Mio Kr., von denen 10,7 aus Mitteln des Erneuerungsfonds und 8,8 Mio Kr. aus Mitteln für die Elektrisierung, der Rest aus dem ordentlichen Haushalt aufgebracht werden.

Die Staatsbahnen in Litauen in den Jahren 1933 und 1934[1].

Verkehr.

Die Anzahl der beförderten Reisenden war im Jahr 1933 bei den Normalspurbahnen auf 1 957 704 Personen heruntergegangen, stieg aber im Jahr 1934 wieder auf 2 000 677 Personen an. Hiervon wurden befördert im Inlandsverkehr 1 778 995 und 1 828 763 Personen, im Auslandsverkehr 142 716 und 133 865 Personen, im Durchgangsverkehr 35 993 und 38 049 Personen. Während also im Auslandsverkehr eine ziemlich beträchtliche Abnahme des Verkehrs eintrat, erhöhte sich in geringerem Maß der Durchgangsverkehr, die Hauptsteigerung jedoch trat im Inlandsverkehr ein. Bei den einzelnen Wagenklassen wirkte sich die Veränderung hauptsächlich in der 3. Wagenklasse aus, in der im Jahr 1933 1 894 163 Personen, 1934 dagegen 1 936 769 Personen befördert wurden. In der 2. Wagenklasse wurden 1933 62 159 Personen, 1934 nur 61 637 Personen befördert, in der 1. Klasse waren es 1933 1382 Personen, 1934 jedoch 2271 Personen. Die Anzahl der Personenkilometer betrug 1933 138 437 901, das ergibt eine durchschnittliche Beförderungsweite von 70,7 km, 1934 dagegen 157 826 448, was eine durchschnittliche Beförderungsweite von 78.9 km ergibt. Auch im Gepäckverkehr zeigte sich ein beträchtlicher Rückgang auf 9883 t im Jahr 1933 und 9008 t im Jahr 1934, entsprechend verminderte sich die Anzahl der Tonnenkilometer auf 639 000 t und 1934 auf 557 000 t. Im Güterverkehr der Normalspurbahnen machte sich dagegen eine leichte Steigerung auf 1 550 981 t geltend, die sich 1934 noch weiter ausdehnte auf 1 663 607 t. Diese Steigerung betraf in der Hauptsache die Fracht- und Militärgüter, in geringem Umfang auch die Dienstgüter, bei den Eilgütern jedoch war ein Rückgang eingetreten. Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen 1933: 239 617 417 tkm, 1934: 270 827 764 tkm, dies ergibt für 1933 eine durchschnittliche Beförderungsweite von 154,5 km, 1934: 162,8 km je Tonne. Zu beachten ist, daß im Auslandsverkehr nur noch

[1] Compte rendu annuel des opérations des Chemins de Fer de l'État Lithuanien pour l'exercice 1933, 1934. Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 439.

341 602 t bzw. 298 235 t befördert wurden, wovon 85 525 t bzw. 97 110 t auf die Ausfuhr entfielen, während 256 077 t bzw. 201 125 t eingeführt wurden, woraus die starke Drosselung der Einfuhr zu erkennen ist.

Bei den Schmalspurbahnen betrug die Anzahl der beförderten Reisenden 1933 noch 2 216 982 Personen und 1934 nur noch 2 019 362 Personen; hiervon wurden 1933 2 208 664 Personen und 1934 2 016 876 Personen in der 3. Wagenklasse befördert, während nur 8318 Personen, 1934 sogar nur noch 2486 Personen die 2. Wagenklasse benutzten. Die im ganzen zurückgelegten Personenkilometer betrugen 1933 noch 16 413 159 km, 1934 dagegen nur noch 14 457 628 km; das ergibt eine durchschnittliche Beförderungsweite von nur 7,4 bzw. 7,2 km. Entsprechend gering war auch der Gepäckverkehr mit 372 t im Jahr 1933 und 302 t im Jahr 1934. Im Gegensatz hierzu wies der Güterverkehr der Schmalspurbahnen eine ziemlich beträchtliche Belebung auf, denn er stieg 1933 auf 170 997 t und 1934 sogar weiter auf 189 315 t. Hier betrug die durchschnittliche Beförderungsweite einer Tonne Frachtgüter 1933 49,7 km und 1934 sogar 54,9 km. Das entspricht einer Frachttonnenkilometerzahl von 8 498 386 tkm für 1933 und 10 389 048 tkm für 1934.

Die nachfolgende Aufstellung gibt eine Gegenüberstellung der wichtigsten auf den Normal- und Schmalspurbahnen in den Berichtsjahren beförderten Güter (in Tonnen):

	Normalspurbahnen		Schmalspurbahnen	
	1933	1934	1933	1934
Steine (ohne Edelsteine), auch bearbeitet	33 715	31 519	1 388	669
Zement, Beton usw., auch bearbeitet	34 574	34 888	4 662	5 388
Kartoffeln	4 901	3 238	389	275
Zuckerrüben	57 727	70 569	6 818	11 055
Kohle	106 584	99 899	2 024	1 705
Torf	5 464	16 752	591	1 118
Zucker	15 409	19 285	1 811	1 274
Zuckerabfälle	37 494	24 916	41	749
Salze (auch für Bäder)	41 141	37 351	3 358	3 104
Roheisen und Rohstahl	16 771	14 399	2 007	2 166
Waren aus Eisen und Stahl	10 319	7 844	957	964
Lebende Tiere	127 236	115 817	21 749	15 671
hiervon Stück Pferde	5 047	6 417	10	11
Rindvieh	17 031	14 012	45	101
Schweine	385 093	356 613	86 633	62 068
Sonstige (auch Geflügel)	5 513	3 707	—	—
Weizen, Roggen, Gerste, Hafer	55 702	71 706	5 555	9 003

	Normalspurbahnen		Schmalspurbahnen	
	1933	1934	1933	1934
Andere Getreidearten	9 464	13 163	722	3 230
Weizenmehl	17 862	10 698	1 862	1 299
Anderes Mehl	8 516	4 635	196	441
Eier	3 839	2 551	—	—
Leinen und Hanf	7 803	11 578	1 261	2 258
Maschinen und Apparate	9 692	7 057	720	482
Holzwaren	4 150	3 426	603	551
Fleisch und Fleischwaren	20 273	14 630	142	206
Holz insgesamt	441 630	529 849	54 770	68 148
davon Bohlen und Bretter	17 639	23 621	1 961	6 900
Balken	224 061	245 979	16 752	29 232
Holzmasse zur Papierherstellung	105 340	170 006	11 126	17 783
für Heizzwecke	81 817	79 976	—	—
Pflanzen- und Mineralöle	38 542	39 156	3 039	2 708
Häute und Lederwaren	7 536	7 788	724	570
Milch und Milchprodukte	10 440	10 688	2 099	2 904
Papiermasse	3 793	4 244	—	—
Papier und Papierwaren	6 781	5 751	281	329
Ton und Tonwaren	68 846	54 519	4 879	7 113
Leinsaat und Körner	10 449	12 137	1 581	2 481
Sand und Tonerde	5 954	17 495	120	538
Früchte, auch getrocknet	1 998	3 811	83	152
Alkohol und Branntwein	3 947	4 352	274	281
Glas und Glaswaren	4 696	5 097	646	620
Düngemittel	73 770	83 589	11 262	13 132
Fische und Krebse	8 795	8 777	1 329	1 048
Andere Waren	62 468	68 253	6 473	5 646

In den Jahren 1933 und 1934 ist mit geringen Änderungen der Gütertarif von 1931 in Kraft geblieben. Eine Herabsetzung der Gebühren ist erfolgt für Holz, Vieh, Kohle, Getreide und Cellulose. Besondere Tarife sind abgeschlossen zwischen

1. Litauen und dem Deutschen Reich,
2. Litauen und dem Deutschen Reich einerseits und Lettland und Estland andererseits,
3. Litauen und dem Deutschen Reich einerseits und der UdSSR. andererseits,
4. dem Deutschen Reich—Litauen—Lettland—Estland—China und Japan im Durchgangsverkehr durch die UdSSR.

Im Personentarif gelten die gleichen Grundgebühren wie bisher, besondere Ermäßigungen sind für den Besuch von Bädern vorgesehen. Außerdem genießen Arbeiter, die zu städtischen oder staatlichen öffentlichen Arbeiten in Güterwagen fahren, eine Ermäßigung von 50 % des tarifmäßigen Fahrpreises.

Betrieb.

Die Betriebsleistungen der Normalspurbahnen sind im Jahr 1933 um rund 250 000 Lokomotivkilometer auf 4 140 313 zurückgegangen und im Jahr 1934 wieder auf 4 334 780 gestiegen. Hierzu kamen im Jahr 1934 noch die Gasolintriebwagen mit 124 720 km, die in diesem Jahr erstmalig in größerem Umfang in den Betrieb eingeschaltet wurden. Die Zahl der Wagenachskilometer, die 1933 auf 121 058 878 gesunken war, stieg 1934 wieder auf 133 183 317, d. h. fast auf die Höhe des Jahrs 1932. Den weitaus größten Anteil hieran hatten die Güterwagen mit 71 748 158 bzw. 80 314 544 km. Bei den Schmalspurbahnen betrug die Zahl der Lokomotivkilometer insgesamt 1933 1 034 380, 1934 1 039 047, während die Wagenachskilometer im Jahr 1933 22 066 511, 1934 22 978 468 betrugen, wovon den Hauptanteil auch die Güterwagen mit 11 902 259 bzw. 13 701 998 km ausmachten. Die Anzahl der Betriebsunfälle betrug bei den Normalspurbahnen im Jahr 1933 insgesamt 102, von denen 13 Zusammenstöße und 11 Entgleisungen waren; 1934 ereigneten sich trotz erhöhter Geschwindigkeiten nur 87 Betriebsunfälle, wovon allerdings 7 Zusammenstöße und 21 Entgleisungen waren. Hierbei wurden im Jahr 1933 23 Personen getötet und 53 Personen trugen Verletzungen davon, 1934 erlitten 14 Personen den Tod, 109 Personen wurden verletzt. Unter den Getöteten befanden sich 1933 4 Eisenbahnbeamte, 1934 6 Eisenbahnbeamte, von den Verletzten waren 1933 36 Beamte, 1934 42 Beamte. Bei den Schmalspurbahnen gab es dagegen 1933 nur 37 Betriebsunfälle, wovon nur 1 Zusammenstoß und 17 Entgleisungen waren; 1934 waren es nur 29 Betriebsunfälle, hierunter 1 Zusammenstoß und 10 Entgleisungen. Hierbei fanden 1933 3 Personen den Tod, 11 Personen — darunter 6 Eisenbahnbeamte — wurden verletzt; 1934 gab es hierbei keine Todesfälle, nur 14 Personen — darunter 5 Eisenbahnbeamte — erlitten Verletzungen.

Finanzen.

Etat der Normalspurbahnen in Litas:

Einnahmen aus	1933	1934
Personenverkehr	8 576 444	8 398 384
Güterverkehr	15 825 440	16 333 860
Andere Einnahmen (Gepäck, Post...) .	3 418 704	3 396 089
Gesamt-Einnahmen	27 820 588	28 128 333
Gesamt-Ausgaben	26 528 976	24 880 621
Einnahmen-Überschuß	1 291 612	3 247 712

Etat der Schmalspurbahnen in Litas:

Einnahmen aus	1933	1934
Personenverkehr	1 049 302	868 962
Güterverkehr	1 064 256	1 104 450
Andere Einnahmen (Gepäck, Post...)	408 977	250 546
Gesamt-Einnahmen	2 522 535	2 223 958
Gesamt-Ausgaben	2 975 531	3 053 194
Mehrausgaben	452 996	829 236

Wenn der Einnahmenüberschuß der Normalspurbahnen sich auch vom Jahr 1933 zu 1934 wieder wesentlich erhöht hat, so ist er doch im Vergleich zu den früheren Jahren ganz erheblich zurückgegangen; betrug er doch im Jahr 1929 etwas über 11 Mill. Litas und 1931 noch 9,7 Mill. Litas.

Dieser nicht unbeträchtliche Rückgang der Einnahmen und des Einnahmeüberschusses bei den Normalspurbahnen ist einmal begründet durch den Rückgang des Eisenbahnfrachtverkehrs infolge der starken Zunahme des Automobil-Güterverkehrs, außerdem ließ aber auch die allgemeine Wirtschaftskrise die Einnahmen zurückgehen, so daß sie beträchtlich unter den Einnahmen der früheren Jahre lagen. Bei den Schmalspurbahnen nahmen auf Grund der allgemein schlechten Wirtschaftsentwicklung die Mehrausgaben, die sich 1933 noch etwas unter dem Stand von 1932 gehalten hatten, im Jahr 1934 auf beinahe das Doppelte zu.

Personalwesen.

Das gesamte Eisenbahnpersonal umfaßte Ende 1933 6516 Personen, von denen 5760 bei den Normalspurbahnen im Dienst standen, während 756 Personen bei den Schmalspurbahnen beschäftigt waren. Ende 1934 war die Zahl der Beschäftigten auf 6685 Personen gestiegen, von denen 5936 bei den Normalspurbahnen, 749 bei den Schmalspurbahnen Dienst taten. Das Personal der Normalspurbahnen bestand 1933 aus 3725 pensionsfähigen Beamten, 197 nichtpensionsfähigen Beamten und 1838 Arbeitern, 1934 aus 3643 pensionsfähigen Beamten, 250 nichtpensionsfähigen Beamten und 2043 Arbeitern. Das Personal der Schmalspurbahnen setzte sich 1933 aus 439 pensionsfähigen Beamten, 6 solchen ohne Pensionsfähigkeit und 311 Arbeitern, 1934 aus 435 Beamten mit, 9 Beamten ohne Pension und 305 Arbeitern zusammen. Den pensionsfähigen Beamten wird ein geringer Prozentsatz ihres Gehalts für die Pensions- und Hilfskasse einbehalten,

daneben werden aber auch Abzüge gemacht zur Balancierung des Budgets; die letzteren allein betrugen 1933 beinahe 13% des Monatsgehalts. Im ganzen ist der Personaletat durch Kürzung verschiedener Sondervergünstigungen erheblich gekürzt worden.

Bauwesen.

In der Länge des Schienennetzes trat eine geringe Erhöhung im Laufe der Berichtsjahre ein. Ende 1934 betrug seine Gesamtlänge bei den Normalspurbahnen 1816 km, bei den Schmalspurbahnen 494 km. Hiervon waren bei den Normalspurbahnen 1215 km in Betrieb, bei den Schmalspurbahnen 425 km. Infolge der erhöhten Zuggeschwindigkeit mußten verschiedene Kurven ausgebaut werden, auch machte sie in stärkerem Maß Ausbesserungen am Unterbau erforderlich. Einige Holzbrücken wurden durch solche in Eisenkonstruktion ersetzt, andere mußten umgebaut und erneuert werden. So weisen bei den Normalspurbahnen die Ausgaben für Bauten — die 1932 noch 6,1 Mill. Litas betrugen — 1933 immerhin noch einen Betrag von 3,3 Mill. Litas auf, für das Jahr 1934 sinkt aber dieser Posten auf 1,8 Mill. Litas.

Fahrzeuge.

Der Bestand an Lokomotiven hat im Laufe der Berichtsperiode eine geringe Veränderung erfahren, so daß am Ende des Jahrs 1934 insgesamt 242 Lokomotiven vorhanden waren. Hiervon liefen 165 auf Normalspur- und 77 auf Schmalspurbahnen. Der 1932 auf den Schmalspurbahnen eingestellte Gasolintriebwagen hatte sich bewährt, daher wurden 1934 ein zweiter für die Schmalspurbahnen und 6 neue für die Normalspurbahnen eingestellt. Interessant ist die Abnahme der Sitzplätze in der 1. Klasse auf nur noch 212, in der 2. Klasse betrug die Anzahl der Sitzplätze noch 1045 und in der 3. Klasse 8682, so daß im ganzen noch 9939 Sitzplätze verfügbar waren gegen 11 219 im Jahr 1932. Der Bestand an Güterwagen, der sich im Jahr 1933 bei den Normalspurbahnen um 812 verringert hatte, wurde im Jahr 1934 wieder mit 796 Wagen auf insgesamt 3890 Wagen aufgefüllt, hierbei waren 1933 38 Wagen und 1934 weitere 331 Wagen in Reserve gestellt worden, so daß Ende 1934 im ganzen 796 Güterwagen in Reserve standen. Der Brennstoffverbrauch ist entsprechend der allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung ziemlich erheblich zurückgegangen, allerdings ist durch die Neuindienststellung der Gasolintriebwagen ein erheblicher Verbrauch an Gasolin zu verzeichnen, nämlich 50 990 l, das entspricht einem Verbrauch von 424,41 l auf 1000 km. Bei den Schmalspurbahnen ist hier eine weit geringere Abweichung gegen 1932 zu erkennen. Der Verbrauch an Schmiermaterial, der bei den Normalspurbahnen wesentlich zurückgegangen ist, hat sich bei den Schmalspurbahnen für Lokomotiven auf ungefähr gleicher Höhe gehalten, dagegen für den Wagenpark erheblich erhöht. *Bruno Ludewig.*

Die Eisenbahnen Indochinas.

Das französische Kolonialgebiet „Indochina", das aus fünf Länderteilen mit verschiedenen Verfassungen besteht, wird in den wichtigsten politischen und wirtschaftlichen Fragen von einem französischen „Gouverneur General" verwaltet. Es besitzt ein noch sehr wenig entwickeltes Eisenbahnnetz, das aber auch in der gegenwärtigen Krisenzeit ausgebaut wird.

Indochina hat nach der amtlichen Schätzung des Jahres 1931 eine Gesamtfläche von 740 000 qkm und 21 500 000 Einwohner, was einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 29 Menschen auf 1 qkm entspricht. Die Bevölkerung besteht fast nur aus Eingeborenen. Europäer gibt es im ganzen nur rund 40 000 Seelen, einschließlich der Soldaten des Landheeres und der Marine. Auch die französischen Bürger von Indien und die Metissen, die eigentlich keine Europäer sind, sind einbezogen. Die weiße Bevölkerung übersteigt nicht 25 000.

Unter der ausländischen Bevölkerung befinden sich 420 000 Chinesen, die ebenso wie in den benachbarten Ländern Siam, Malaiische Staaten und anderen fast den ganzen Handel und den größten Teil der Industrie an sich gezogen haben. Die Bevölkerung lebt fast nur von Landwirtschaft. In Tokin und zum Teil in Laos hat noch der Bergbau eine gewisse Bedeutung, in den anderen Länderteilen haben Industrie und Gewerbe nur eine lokale Bedeutung, außer den Reismühlen Cochinchinas, die sich fast alle bei Saigon, in Cholon, befinden.

Die Ausfuhr Indochinas besteht zu 70 % aus Reis, der hauptsächlich in bearbeitetem Zustande nach Hongkong und den benachbarten Ländern ausgeführt wird. Die Zusammenstellung 1 enthält nähere Angaben über den Außenhandel Indochinas.

Zusammenstellung 1.

	Rekordjahr vor der Krise 1928	1932	1933	1934
Gesamtausfuhr . . . . . Mio. Fr.	3571	1101	1031	1069
Gesamteinfuhr . . . . . „	3675	1040	923	923
Gewicht der verschifften Waren in 1000 t	3557	3067	3256	3461
Davon:				
Reis in 1000 t	1797	1214	1289	1529
Kohle in 1000 t	1067	1162	1263	1179
Mengenanteil von Reis und Kohle in der Gesamtausfuhr . . . . . %	83,5	77,5	78,4	78,5

Der ganze Reis wird fast nur von Saigon auf dem Wasserwege ausgeführt. Das Netz der Wasserstraßen im Westen von Cochinchina, wo die Reisfelder dieser Kolonie liegen, ist ein ausgezeichnetes Verkehrsmittel, wie es kaum in anderen Ländern der Welt zu finden ist. Das Land wird neben den großen Armen des Mekongs noch in Tausenden von Kilometern von Wasseradern verschiedener Größe durchzogen. Dieses natürliche Netz der Wasserstraßen hat die französische Regierung noch durch Kanäle von 4000 Kilometer Länge ausgebaut. Alle Wasserstraßen, die natürlichen und die künstlichen, werden in gutem Zustand unterhalten.

Da das Land sehr flach ist und sich im Durchschnitt nur zwei bis drei Meter über den niedrigen Stand des Meeres erhebt, werden alle Wasserstraßen beim Eintritt der Flut gefüllt und bei Ebbe wieder entleert, so daß die Richtung des Stroms zweimal täglich in allen Wasseradern wechselt. Hierdurch ist im westlichen Teil Cochinchinas nicht nur ein Netz an Wasserstraßen ungewöhnlicher Ausdehnung vorhanden, sondern dieses Netz besitzt noch eine natürliche Förderkraft in beiden Richtungen, die nach einem genau festgelegten Plan das ganze Jahr hindurch ausgenutzt werden kann. Da bei den Reistransporten die Beförderungsdauer nur eine untergeordnete Rolle spielt, so wird das Schiff oder das Boot beim Wechsel der Wasserströmung so lange in den kleineren Wasserstraßen am Anker festgelegt, bis ein Weitertransport in der gewünschten Richtung möglich ist.

Auch bestehen in Indochina für Kolonien eigentümliche Verhältnisse, weil verschwindend wenig Güter auf den Eisenbahnen ausgeführt werden und der reichste und am dichtesten bevölkerte Teil des Landes, Untercochinchina, im Gebiete des Mekongs gar keine Eisenbahnen besitzt und auch sicher niemals besitzen wird.

Selbst die älteste Eisenbahn Saigon—Mytho (70 km lang)[1] war immer ohne Bedeutung für den Güterverkehr, da sie dem Wettbewerb mit den Wasserstraßen nicht standhalten konnte. Es ist eigentlich nur eine Trambahn, deren Bedeutung von Jahr zu Jahr mit der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs abnimmt.

Beim Ausbruch des Weltkrieges besaß Indochina[2] 1588 km Eisenbahnen. Der Ausbau ging nur sehr langsam vor sich, am 31. Dezember 1931 erreichte die Bahn eine Länge von 1921 km. Von 1931 an wuchs die Länge des Netzes schneller, und zwar waren an Eisenbahnen im Betrieb am

31.	Dezember	1932	. . . . .	2128 km
31.	„	1933	. . . . .	2364 km
31.	„	1934	. . . . .	2371 km und am
31.	„	1935	. . . . .	2688 km

Die folgenden Eisenbahnen wurden nach 1931 dem Betrieb übergeben:

1. Die Eisenbahn in Cambodge, 331 km lang, westlich vom Mekongfluß, wurde streckenweise in der Zeit vom 1. Juli 1932 bis 1. Juli 1933 dem Betrieb übergeben. Die Bahn wurde von einer Privatgesellschaft fast ganz mit Staatsvorschüssen erbaut, aber ein Jahr nach der Vollendung vom Staat angekauft. Sie hat 225,5 Mio. französische Franken gekostet, was einem Durchschnittspreis von 110 000 RM für 1 km entspricht.

Die Cambodgebahn hat keine Verbindung mit anderen Bahnen. Im Westen gibt es eine Lücke von rund 75 km bis zu den siamesischen Eisenbahnen und im Osten von rund 250 km bis Saigon. Die erste dieser Strecken kann sehr leicht erbaut werden, weil das Land flach ist und keine besonderen Hindernisse für die Bauarbeiten bestehen. Auf der zweiten Strecke befinden sich der Hauptstrom und ein Arm des Mekongflusses. Zur Überquerung dieser Wasserströme mußte man Brücken von 1200 und 350 m bauen, was ein großes Hindernis vorstellt.

2. Eine kleine Eisenbahn von 69 km, die Locninhbahn, in der Umgebung von Saigon, wurde am 1. August 1933 dem Betrieb übergeben. Sie wird die Kautschukplantagen im Norden von Indochina und in den

[1] Meterspurig wie auch alle anderen Eisenbahnen in Indochina und in den übrigen Ländern von Hinterindien. Vgl. die Karte im Archiv für Eisenbahnwesen 1933, Seite 1285.

[2] Ohne den Teil der Yuanbahn auf chinesischem Gebiet (464 km), der gemeinsam mit dem indochinesischen Teil dieser Bahn betrieben wird.

Nachbargebieten von Cambodge bedienen. Zur Zeit hat sie nur eine lokale Bedeutung, sie kann aber in Zukunft nach Kratié am unteren Mekong und nach der Hochebene von Annam, in der Richtung von Benmethuot und Kontum verlängert werden.

3. Eine große Eisenbahnlinie von 542 km Länge wird zur Zeit zwischen Tourane und Nhatrang gebaut. Teile dieser Eisenbahnstrecke sind schon dem Betriebe übergeben, am 1. April 1936 blieben nur noch 34 km fertigzustellen. An dieser Strecke befindet sich eine Brücke von 1100 m und sechs Tunnels, von denen der größte 1180 m lang ist. Die Strecke soll Ende 1936 dem Betrieb übergeben werden. Hierdurch wird die Lücke, die zwischen dem Nord- und Südnetz der indochinesischen Bahn schon lange Zeit besteht, geschlossen.

Die Baukosten der Bahn, die 580 Mio Franken betragen sollen, wurden durch eine Anleihe gedeckt. Die Kosten für 1 km betragen hiernach rund 175 000 RM.

Nach dem verkehrsreichsten Jahr 1929 ist der Verkehr stark zurückgegangen, auch die Betriebsergebnisse haben sich allmählich verschlechtert. Für die Jahre 1932, 1933 und 1934 liegen die amtlichen Veröffentlichungen[1] über die Ergebnisse schon vor; sie werden in den nachfolgenden Übersichten auszugsweise wiedergegeben. Das Jahr 1929 ist zum Vergleich herangezogen. In den Angaben sind nicht nur die

Zusammenstellung 2.

	1929	1932	1933	1934
Durchschnittliche Betriebslänge . . . km	2 395	2 398	2 437	2 846
Gesamtzahl der Reisenden in 1000	11 444	8 476	8 148	9 474
Gesamtzahl der zurückgelegten Personenkilometer in 1000	488 553	378 738	353 589	388 559
Durchschnittliche Länge einer Reise . km	42,7	44,7	43,4	41,0
Gesamtzahl der Zugkilometer der Personen- und gemischten Züge in 1000	3 907	4 575	4 512	4 835
Es kommen im Durchschnitt auf 1 km Betriebslänge:				
Personenkilometer	203 989	157 938	145 092	136 528
Zugkilometer pro Tag	4,49	5,25	5,10	4,67
Es kommen im Durchschnitt Reisende auf 1 Zug	125,0	82,8	78,3	80,4

[1] Statistiques dressées à l'Inspection Générale des Travaux Publics. Chemins de Fer Gouvernement Général de l'Indochine.

Ergebnisse der indochinesischen Bahnen, sondern auch die für den Teil der Yuanbahn enthalten, der sich in China befindet. Die Zusammenstellung 2 enthält die Angaben über den Personenverkehr.

Nach dem Fahrplan vom Januar 1936 war die durchschnittliche Geschwindigkeit aller täglich fahrenden Züge bei einer durchschnittlichen Belastung der Strecken mit 4,21 fahrplanmäßigen Zügen 28,7 km/h. Die größte Geschwindigkeit von 52,3 km/h erreichten die Triebwagen auf der Strecke Hanoi—Haiphong, die 102 km lang ist. Im zweiten Halbjahr 1932 war die durchschnittliche Geschwindigkeit der Personenzüge noch 26,5 km/h. Sie ist also in 3½ Jahren um 2,2 km/h oder um 8,3 % gestiegen.

Die Geschwindigkeit auf den durchgehenden Verbindungen ist jedoch mehr gestiegen. Zur Zeit wird die Strecke zwischen Hanoi und Saigon, Entfernung 1735 km, wo im Januar 1936 noch eine Lücke von 124 km bestand, die mit Kraftwagen befahren wurde, dreimal wöchentlich in jeder Richtung in 41 Stunden 35 Minuten bedient, was einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 41,7 km entspricht. Die größte Geschwindigkeit auf den Eisenbahnstrecken beträgt 44,5 km/h; in der zweiten Hälfte des Jahres 1932 war sie noch 39,3 km/h. Sie ist also um 5,2 km/h oder um 13,2 % beschleunigt worden. Auf der Yunanbahn, wo zur Zeit wöchentlich nur einmal ein direkter Zug auf der 761 km langen Strecke von Hanoi nach Yunanfou verkehrt, beträgt die Reisedauer 21 Stunden 59 Minuten, was einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 34,6 km/h entspricht, während im Jahre 1932 die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit nur 25,8 km/h betrug. Da es auf der chinesischen Strecke keinen Nachtbetrieb gibt, so mußten damals die Reisenden ungefähr auf der Hälfte der Strecke übernachten, wodurch sich die Reisegeschwindigkeit auf 18,5 km/h verringerte[1].

Man ersieht aus der Zusammenstellung 3, daß der Güterverkehr auf den indochinesischen Eisenbahnen sehr gering ist, man kann sagen, einer der unbedeutendsten im Vergleich mit den Eisenbahnen anderer Länder Hinterindiens, und besonders gering, wenn man ihn selbst mit den ärmsten Ländern Europas vergleicht. Doch ersieht man aus der Zusammenstellung, daß sich die Betriebsergebnisse nach der Krisenzeit gebessert haben. Das Verhältnis des Dienstverkehrs zum allgemeinen Verkehr ist von 21,4 % auf 15,6, also um 27 %, in den letzten fünf Jahren zurückgegangen.

[1] Über die Geschwindigkeit der Personenzüge in den benachbarten Ländern vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seiten 201 und 1228. Die Reisegeschwindigkeit des die Insel Java durchfahrenden Schnellzuges war nach dem letzten Fahrplan 69,1 km/h.

Die Zusammenstellung 3 enthält Angaben über den Güterverkehr.

Zusammenstellung 3.

	1929	1932	1933	1934
Durchschnittliche Betriebslänge . . . km	2 395	2 398	2 426	2 835
Öffentlicher Verkehr:				
Gepäck . . . . . t	71 336	42 617	34 237	31 386
Eilgut . . . . . „	18 448	17 308	18 966	21 758
Frachtgut . . . . . „	1 099 954	608 656	614 810	795 717
Davon:				
Sand, Erde und andere Baustoffe . . t	289 753	105 551	95 465	98 293
Reis und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse . . . . . „	177 707	161 183	212 653	320 745
Bauholz und untergeordnete Walderzeugnisse . . . . . „	113 794	57 896	55 590	66 993
Brennstoffe aller Art außer Mineralöl . „	172 316	138 714	134 900	144 230
Benzin, Naphtha und andere Mineralöle „	17 804	17 528	20 842	25 909
Tiere und verschiedene tierische Erzeugnisse . . . . . „	6 153	8 107	13 520	13 047
Verschiedene Güter . . . . . „	322 427	119 677	81 840	126 500
Dienstgüter aller Art . . . . . „	433 392	265 558	238 371	414 288
Nettotonnenkilometer im ganzen in 1000 .	186 935	121 325	132 003	169 041
Davon im öffentlichen Verkehr in 1000	145 869	101 772	108 915	142 894
d. s. % des Gesamtverkehrs	78,6	83,9	82,6	84,4
Gesamtzahl der gefahrenen Güter- und gemischten Züge im öffentlichen Verkehr in 1000	3 068	2 508	2 322	2 321
Es kommen im öffentlichen Verkehr Nettotonnenkilometer:				
auf 1 km Betriebslänge	60 906	42 439	44 692	50 209
„ 1 Zugkm	47,5	40,6	46,9	61,6
Durchschnittliche Verkehrsweite im öffentlichen Verkehr . . . . . km	122,6	152,2	163,0	168,3

Das Rollmaterial der indochinesischen Eisenbahnen ist im allgemeinen sehr gut und von moderner Bauart, was besonders auf die Personenwagen zutrifft. Diese sind ausschließlich Drehgestellwagen, da das alte Rollmaterial in den letzten zehn Jahren gänzlich ausgemustert wurde. Die Zusammenstellung 4 enthält Angaben über den Bestand und die Ausnutzung des Rollmaterials am Ende und im Laufe der letzten Jahre.

Zusammenstellung 4.

Bestand	1929	1932	1933	1934
Lokomotiven . . . . . Stück	236	236	249	280
Gesamtzahl der Treibachsen . . . . „	673	695	744	858
Personenwagen . . . . . „	505	551	561	603
Güterwagen . . . . . „	2 067	2 299	2 299	2 666
Gesamtzahl der Achsen . . . . . „	5 182	5 792	5 792	6 988
Gesamtes Ladegewicht . . . . . t	25 885	28 960	28 960	34 940
Es kommen auf 1 km Betriebslänge:				
Lokomotiven . . . . . Stück	0,098	0,097	0,102	0,098
Lokomotivtriebachsen . . . . . „	0,282	0,291	0,307	0,303
Personenwagen . . . . . „	0,211	0,226	0,230	0,212
Güterwagen . . . . . „	0,867	0,964	0,949	0,942
Güterwagenachsen . . . . . „	2,17	2,38	2,39	2,46
Ladegewicht . . . . . t	10,85	11,88	11,98	12,32
Durchschnittliche Leistung:				
1 Lokomotive ohne Verschiebedienst km	33 729	26 979	25 400	23 694
1 Personenwagen . . . . . „	50 018	42 258	38 609	43 322
1 Güterwagen . . . . . „	15 381	10 300	10 334	10 977
Es wurden im Durchschnitt befördert im Jahre von:				
1 Personenwagen . . . . . Pkm	997 046	694 932	644 059	665 231
1 Güterwagen, netto . . . . . tkm	54 435	36 095	38 629	50 675
1 t Ladegewicht, netto . . . . . „	5 460	3 610	3 863	5 068

Man sieht, daß die Leistungen des Rollmaterials bescheiden sind und daß sie, besonders bei den Lokomotiven, zurückgehen.

Die Zusammenstellung 5 enthält Angaben über den Personalbestand.

Zusammenstellung 5.

	1929	1932	1933	1934
Personalbestand im ganzen	11 539	9 976	9 175	9 385
Davon Europäer	330	255	213	237
Vom Gesamtbestand . . . . . %	2,86	2,56	2,33	2,53
Es kommen auf:				
1 km Betriebslänge	4,82	4,34	3,76	3,30
1000 Zugkilometer	1,82	1,77	1,68	1,63

Der Personalstand ist auf 1000 Zugkilometer bezogen höher als bei der Deutschen Reichsbahn, wo er von 1,05 im Jahre 1929 auf 0,89 im Jahre 1935 zurückgegangen ist. Wenn man aber dieselben Zahlen mit denen der Eisenbahnen in den Nachbarländern vergleicht, so zeigt sich, daß der Personalstand in Indochina bedeutend geringer ist.

Die Zusammenstellung 6 enthält Angaben über die finanziellen Ergebnisse der indochinesischen Eisenbahnen, und zwar in einer Summe für die Staats- und privaten Bahnen. Die Werte sind in indochinesischen Piastern angegeben. Der durchschnittliche Wert des Piasters war im Jahre 1929 1,89 RM, in den übrigen aufgeführten Jahren 1,64 RM.

Zusammenstellung 6.

	1929	1932	1933	1934
Gesamteinnahmen . . . . . $	10 183 223	8 380 943	7 729 821	7 706 639
Davon:				
Personenverkehr:				
Im ganzen . . . . . $	4 500 326	3 345 480	2 742 385	2 541 017
Durchschnittlich auf 1 Pkm . . cents	0,92	0,88	0,78	0,65
Gepäckverkehr:				
Im ganzen . . . . . $	555 097	388 310	311 031	260 635
Durchschnittlich auf 1 tkm . . cents	12,11	13,27	12,78	12,06
Güterverkehr:				
Im ganzen . . . . . $	4 934 500	4 186 952	4 249 469	4 362 690
Durchschnittlich auf 1 tkm . . cents	3,49	4,49	3,99	3,11
Einnahmen außer dem Verkehr . . . $	193 300	460 201	426 937	542 296
Gesamteinnahmen auf 1 km Betriebslänge . . . . . $	4 252	3 495	3 172	2 708
Gesamteinnahmen auf 1 Zugkm . . . $	1,62	1,48	1,42	1,34
Gesamtausgaben . . . . . $	9 215 102	8 118 278	7 217 039	6 901 576
Auf 1 km Betriebslänge . . . . . $	3 845	3 410	2 960	2 425
Auf 1 Zugkm . . . . . $	1,45	1,45	1,32	1,20
Betriebszahl . . . . . %	90,5	97,5	93,4	89,5

P. Kandaouroff.

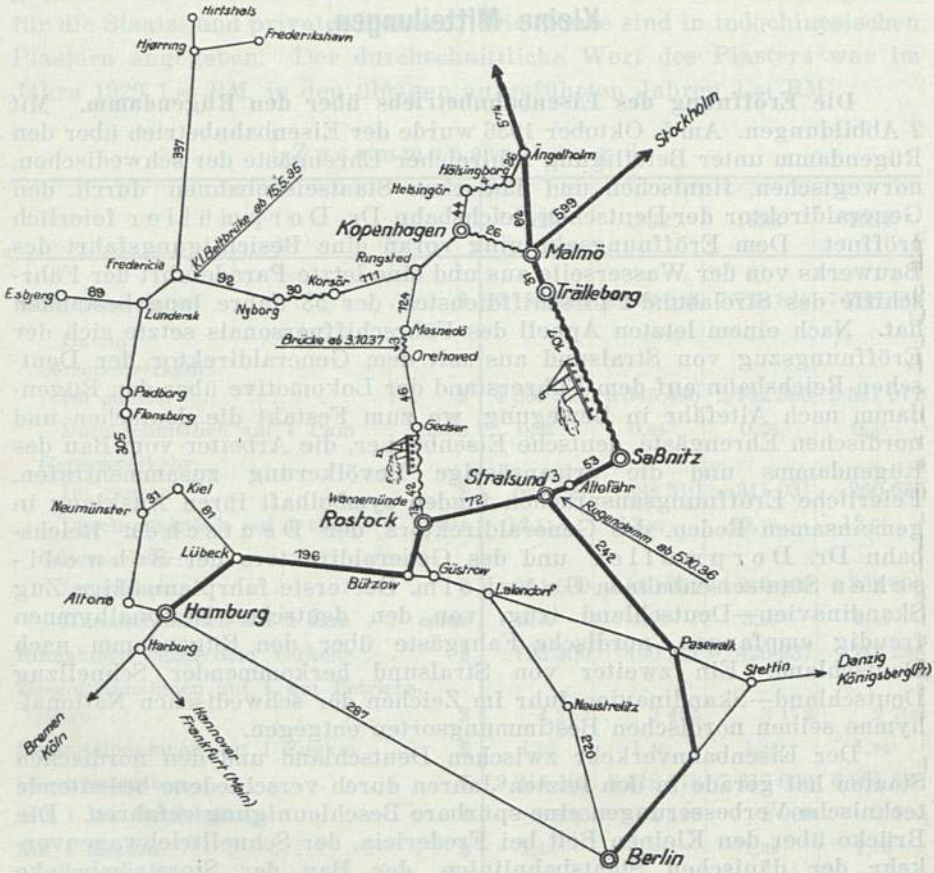
Kleine Mitteilungen.

Die Eröffnung des Eisenbahnbetriebs über den Rügendamm. Mit 2 Abbildungen. Am 5. Oktober 1936 wurde der Eisenbahnbetrieb über den Rügendamm unter Beteiligung zahlreicher Ehrengäste der schwedischen, norwegischen, finnischen und dänischen Staatseisenbahnen durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr. Dorpmüller feierlich eröffnet. Dem Eröffnungsakt ging voran eine Besichtigungsfahrt des Bauwerks von der Wasserseite aus und eine letzte Paradefahrt der Fährschiffe des Strelasund-Fährschiffdienstes, der 53 Jahre lang bestanden hat. Nach einem letzten Appell des Fährschiffpersonals setzte sich der Eröffnungszug von Stralsund aus mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn auf dem Führerstand der Lokomotive über den Rügendamm nach Altefähr in Bewegung, wo zum Festakt die deutschen und nordischen Ehrengäste, deutsche Eisenbahner, die Arbeiter vom Bau des Rügendamms und die ortsansässige Bevölkerung zusammentrafen. Feierliche Eröffnungsansprachen fanden symbolhaft ihren Ausklang in gemeinsamen Reden des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn Dr. Dorpmüller und des Generaldirektors der Schwedischen Staatseisenbahnen Granholm. Der erste fahrplanmäßige Zug Skandinavien—Deutschland trug, von den deutschen Nationalhymnen freudig empfangen, nordische Fahrgäste über den Rügendamm nach Deutschland. Ein zweiter von Stralsund herkommender Schnellzug Deutschland—Skandinavien fuhr im Zeichen der schwedischen Nationalhymne seinen nordischen Bestimmungsorten entgegen.

Der Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und den nordischen Staaten hat gerade in den letzten Jahren durch verschiedene bedeutende technische Verbesserungen eine spürbare Beschleunigung erfahren. Die Brücke über den Kleinen Belt bei Fredericia, der Schnelltriebwagenverkehr der dänischen Staatsbahnlinien, der Bau der Storströmbrücke zwischen den dänischen Inseln Seeland und Falster, die Elektrisierung der schwedischen Hauptbahnen und der Rügendamm gehören zu jener Reihe technischer Errungenschaften, die diesem Ziel dienen und beweisen, daß der deutsche-nordische Eisenbahnverkehr in den letzten Jahren größere Pflege erfahren hat als in den vorangegangenen Jahrzehnten.

Der Rügendamm ist ein unentbehrliches Glied in der Kette jener technischen Maßnahmen. Seine Bedeutung liegt im besonderen in der Verbesserung des schwedischen und norwegischen Verkehrs mit Berlin bzw. Hamburg. Wird schon für den Reiseverkehr ¾ Stunde an Fahr-

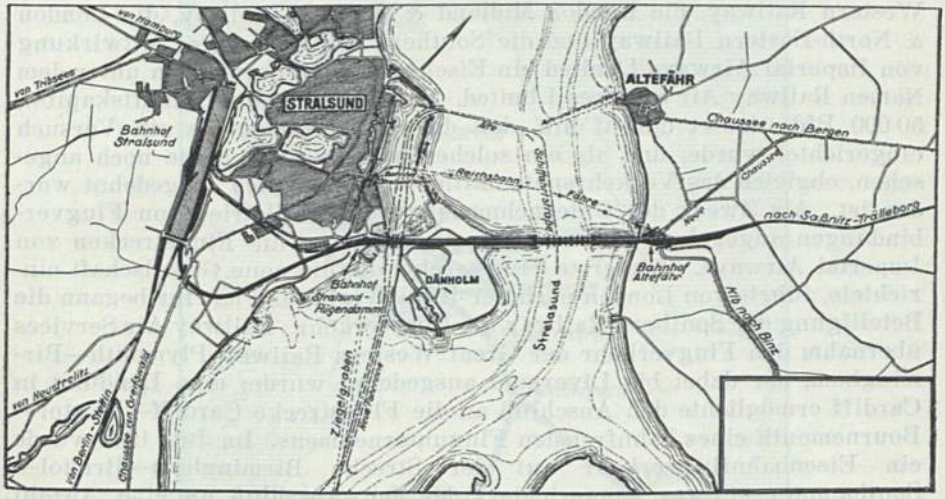
zeit gewonnen, so ist ungleich wichtiger seine Bedeutung für den Güterverkehr, der durch die Beanspruchung der Fährschiffe über den Strelasund während der Sommerreisezeit durch Verstärkungen und Sonderleistungen nur auf wenige Nachtstunden zusammengedrängt werden konnte und oft nicht die maßgebenden Anschlußzeiten erreichte. Der Rügendamm hat weiter eine besonders wichtige Bedeutung im deutschen Binnenverkehr für den Erholungsverkehr nach den Rügenbädern



während der Sommermonate. Im Zuge der weiter geplanten Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn — Beseitigung der Spitzkehre bei Saßnitz und Einführung der sogenannten „Berliner Kurve" bei Stralsund, die beide eine weitere Verkürzung der Reisezeit bringen werden — wird der Berlin-skandinavische Eisenbahnverkehr eine Bedienung erfahren, die bei dem heutigen Stand der Technik zunächst als nahezu die beste Lösung angesehen werden kann. In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, daß am Tage nach der Eröffnung des Rügendamms die schwedische Westküstenbahn Malmö—Göteborg dem elektrischen

Zugbetrieb übergeben werden konnte. Da mit Erreichung aller dieser Verbesserungen die Fahrplanlage der Schnell- und Güterzüge zwischen Berlin und Saßnitz bzw. Hamburg und Saßnitz und umgekehrt so abgestimmt werden kann, daß wichtige heute unerreichbare Anschlüsse bzw. Wagenübergänge in Berlin und Hamburg erreicht werden, so werden sich die Ausstrahlungen dieser Maßnahmen noch weiter im Verkehr Mittel- und Südeuropas auswirken.

Technisch betrachtet bedeutet die Überquerung des Strelasunds mit einem Damm eine Lösung aus der Nachkriegszeit, die mit dem Namen des Reichsbahnoberrats K l a m m t der Reichsbahndirektion Stettin dauernd verbunden bleiben wird. Im Jahre 1896 hatten die ersten Untersuchungen über die Linienführung einer Hochbrücke über den Strelasund begonnen und sich schließlich im Jahre 1911 zur Aufstellung von zwei genauen



Entwürfen für die Brücken verdichtet. Im Jahre 1913 wurden die Pläne neu bearbeitet. Sie waren der Durchführung nahe, als der Krieg allen diesen Projekten ein Ende machte. Der von der Reichsbahn nach dem Kriege mit Erfolg durchgeführte Bau des Hindenburgdamms vom Festland zur Insel Sylt ließ schon früh den Bau eines Damms über den Strelasund als durchaus möglich erkennen. So wurde im Jahre 1927 ein erster ausführlicher Entwurf für den Rügendamm von der Reichsbahndirektion Stettin bereits abgeschlossen und Anfang 1928 von der Reichsbahn-Hauptverwaltung genehmigt. Die Versuche, den Gedanken zu verwirklichen, scheiterten, bis das Jahr 1933 auch die Entscheidung für den Bau des Rügendamms brachte.

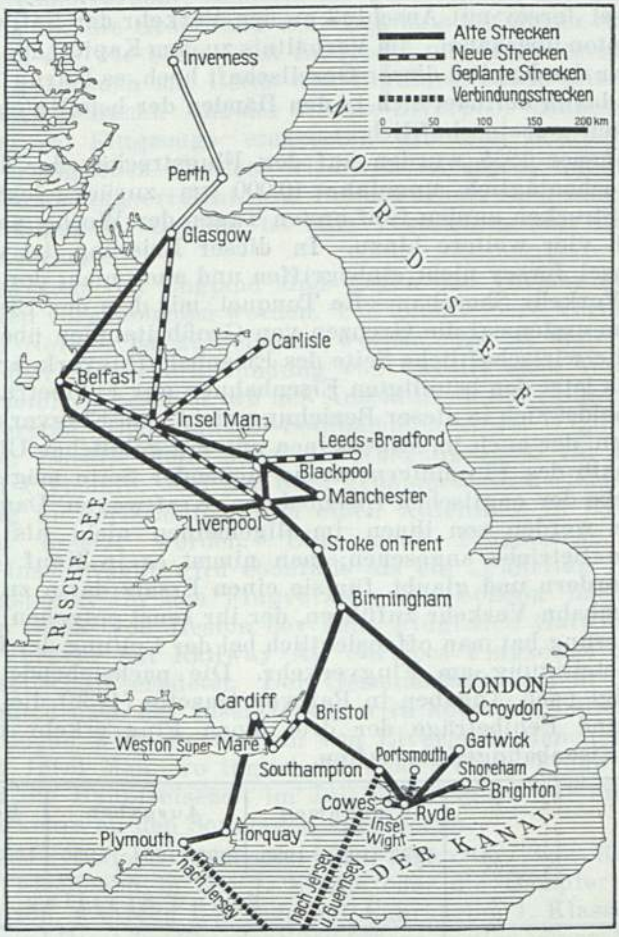
Als ein wahrhaftes Friedens- und Aufbauwerk möge der Rügendamm nicht nur für den Verkehr, sondern auch für die politische Zusammenarbeit zwischen Deutschland und den skandinavischen Ländern ein sichtbares Wahrzeichen sein. *Dr.-Ing. Gerhard Sommer in Berlin.*

Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. (Mit einer Kartenskizze.) Im Jahre 1929 wurde den englischen Eisenbahngesellschaften durch das Parlament die Genehmigung erteilt, sich am Luftverkehr zu beteiligen, sie machten aber davon zunächst keinen Gebrauch. Die Große West-Eisenbahn übernahm auch hier die Führung, indem sie im April 1933 einen Flugverkehr zwischen Cardiff und Plymouth einrichtete, mit dessen Hilfe auch die Seebäder Teignmouth und Torquay bedient wurden. Das Flugzeug wurde von dem führenden Flugunternehmen Englands, Imperial Airways Limited, gestellt, aber mit den Abzeichen der Great Western Railway versehen. Im nächsten Monat wurde der Verkehr nach Birmingham ausgedehnt.

Im Jahre 1934 bildeten die vier großen Gruppen, zu denen die Ferneisenbahnen von England zusammengeschlossen sind, die Great Western Railway, die London Midland & Scottish Railway, die London & North-Eastern Railway und die Southern Railway, unter Mitwirkung von Imperial Airways Limited ein Eisenbahnflugunternehmen unter dem Namen Railway Air Services Limited. Das niedrige Gesellschaftskapital, 50 000 Pfd., deutet darauf hin, daß das Unternehmen als ein Versuch eingerichtet wurde, und als ein solcher wird es auch heute noch angesehen, obgleich das Verkehrsnetz mittlerweile erheblich ausgedehnt worden ist. Als Zweck des Unternehmens wurde der Betrieb von Flugverbindungen angegeben, und zwar im Anschluß an die Flugstrecken von Imperial Airways. Die erste Flugstrecke, die die neue Gesellschaft einrichtete, führte von London nach der Insel Wight, und mit ihr begann die Beteiligung der Southern Railway am Flugverkehr. Railway Air Services übernahm den Flugverkehr der Great Western Railway Plymouth—Birmingham, der dabei bis Liverpool ausgedehnt wurde; eine Landung in Cardiff ermöglichte den Anschluß an die Flugstrecke Cardiff—Bristol—Bournemouth eines bahnfremden Flugunternehmens. Im Juli 1934 wurde ein Eisenbahnflugverkehr auf der Strecke Birmingham—Bristol—Southampton—Cowes eingerichtet, der den Anschluß an eine Anzahl binnen-englische Flugstrecken vermittelte, und im August folgte die Einrichtung der Flugstrecke London—Birmingham—Manchester—Belfast—Glasgow, womit also die Irische See überflogen und Irland und Schottland in den Flugverkehr einbezogen wurden. Von Manchester zweigte eine Strecke nach der Insel Man ab, die aber nur der Beförderung von Post und Frachtgut diente. Die Postverwaltung übertrug diesen Flugstrecken zunächst ihren Briefverkehr mit den beflogenen Städten, zog ihn aber bald wieder zurück und behielt den Luftweg nur für den Verkehr mit Belfast und Glasgow bei, wo durch seine Benutzung tatsächlich eine erhebliche Zeitersparnis erreicht wurde. England ist ja bei den verhältnismäßig kurzen Entfernungen, die dort im allgemeinen im Binnenverkehr zurückzulegen sind, für einen Flugverkehr weniger geeignet als ein Land mit großen Flächen, wie z. B. Nordamerika. Der Vorteil des Flugverkehrs, die hohe Reisegeschwindigkeit in der Luft, geht dadurch wieder verloren, daß weite Wege auf der Erde nach den Flugplätzen mit im Verhältnis zur Geschwindigkeit in der Luft erheblich verringerter Geschwindigkeit zurückgelegt werden müssen, und nur

wenige Städte, die sich einer Flugverbindung erfreuen, haben einen so nahe am Stadtkern gelegenen Flugplatz wie Berlin.

Im Juli 1934 richtete die Great Western Railway einen als Ausflugsverkehr bezeichneten Flugverkehr zwischen Plymouth und Cardiff zum Preise von 40 Sh. ein; die Verteuerung gegenüber der Fahrt mit der Eisenbahn, auf der eine Rückfahrkarte 65 Sh. kostet, war also nur



Netz des englischen Flugeisenbahnverkehrs.

unbedeutend, und die Zeitersparnis war in diesem Fall erheblich, weil das Flugzeug nicht nur schneller fliegt, als die Eisenbahn fährt, sondern weil diese auch noch den weiten Umweg um den tief in das Land hineinschneidenden Bristol-Kanal und die Severn-Mündung machen muß, die den südwestlichen Zipfel Englands von Wales trennen, während das Flugzeug auf dem geraden Weg fliegt. Ähnliche Ausflugsverbindungen, die in der nächsten Zeit folgten, wurden fleißig benutzt.

Im Winter 1934/35 wurde der Flugverkehr bis auf die Strecke London—Belfast—Glasgow wieder eingestellt. An Stelle von Birmingham und Manchester trat Liverpool als Zwischenlandung.

Im Frühjahr 1935 wurde der Flugverkehr wieder aufgenommen. Die Great Western Railway und die Southern Railway wirkten bei Bildung einer Gesellschaft, der Channel Islands Airways Limited, mit, die einen bereits bestehenden Flugverkehr zwischen London (Heston), Southampton und der Insel Jersey mit Anschluß an den Verkehr der Railway Services in Southampton übernahm. Im Verhältnis zu dem Kapital der Railway Air Services war das Kapital dieser Gesellschaft hoch, es betrug 150 000 Pfd.: ein Drittel davon befindet sich in den Händen der beteiligten Eisenbahngesellschaften gemeinschaftlich.

Im Sommer 1935 wurden auf den Flugstrecken der Railway Air Services wochentäglich ungefähr 10 000 km zurückgelegt. Beflogen wurden 42 Strecken an den fünf ersten Tagen der Woche, am Sonnabend kamen noch vier weitere hinzu. In dieser Leistung ist der Verkehr nach der Insel Jersey nicht einbegriffen und auch nicht der im Juli eingerichtete Verkehr Shoreham—Le Touquet, mit dem der Eisenbahnflugverkehr zum erstenmal die Grenzen von Großbritannien überschritt.

Was die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnflugverkehrs anbelangt, so hat er bis jetzt den beteiligten Eisenbahnen nur Fehlbeträge gebracht. Er unterscheidet sich in dieser Beziehung nicht vom Flugverkehr anderer Unternehmen, der auch im allgemeinen nur mit geldlicher Unterstützung von außerhalb des Flugunternehmens stehender Seite möglich ist. Die Nebenbetriebe der englischen Eisenbahnen, Kraftwagen, Dampfer, Hafen und Kanäle, werden von ihnen im allgemeinen nicht als unmittelbar ertragreiche Betriebe angesehen; man nimmt es in Kauf, daß sie Zuschüsse erfordern und glaubt, für sie einen Ersatz darin zu finden, daß sie der Eisenbahn Verkehr zuführen, der ihr sonst entgehen würde. Dieselbe Auffassung hat man offensichtlich bei der Leitung der Eisenbahnen von der Beteiligung am Flugverkehr. Die nachstehende Zusammenstellung zeigt nach Angaben in Railway Gazette (1936) die Einnahmen, Ausgaben und Fehlbeträge der drei einen Flugverkehr betreibenden englischen Eisenbahngesellschaften.

	Einnahmen			Ausgaben			Fehlbeträge		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935	1933	1934	1935
	Pfund Sterling								
Great Western Railway.....	1 664	1 528	2 183	8 190	6 678	9 117	6 526	5 150	6 934
London Midland & Scottish Railway	—	2 904	12 626	—	10 148	39 902	—	7 244	27 276
London & North-Eastern Railway	—	272	1 196	—	5 042	10 184	—	4 770	8 988

Für den Sommer 1936 haben die englischen Eisenbahnen ihren Flugzeugpark um sechs Flugzeuge verstärkt und ihren Verkehr weiter ausgedehnt und verdichtet. Täglich werden planmäßig Strecken von

über 22 000 km Länge beflogen. 62 Flüge sind täglich vorgesehen, und die gesamte Flugleistung der Sommermonate, die zu einer Million Meilen (etwa 1,6 Mill. km) angegeben wird, soll die des Jahres 1935 um etwa zwei Drittel übersteigen.

Der vom Londoner Flugplatz Croydon ausgehende Flugverkehr nach Belfast und Glasgow bleibt unverändert. Maßgebend für ihn ist nicht der Personenverkehr, sondern der Postverkehr, der deshalb auch den Ausschlag für die Gestaltung des Flugplans auf dieser Strecke gibt. Die Insel Man, die wie bisher von Liverpool und Manchester aus angeflogen wird, wird auch mit Leeds und Bradford, sowie mit Carlisle in Flugverbindung gebracht. Auf der Strecke Liverpool—Manchester—Man werden stärkere Flugzeuge eingesetzt, die eine Zeitersparnis von 50 Minuten ermöglichen. Belfast wird von Liverpool und Manchester ohne Zwischenlandung erreicht, und Belfast erhält auch eine neue Verbindung mit Glasgow. Geplant ist eine Verbindung von Glasgow mit Perth und Inverness.

Im Südwesten von England sind gegen das Vorjahr eine Anzahl Veränderungen vorgenommen worden. Die unmittelbare Verbindung von Cardiff nach Norden ist aufgelassen worden. Es ist statt dessen ein „Fährflug" über die Severn-Mündung von Cardiff nach Weston-super-Mare und Bristol vorgesehen, wo der Anschluß an die Flugstrecke Manchester—Liverpool—Birmingham—Southampton—Insel Wight—Brighton erreicht wird. Cardiff bleibt dabei der Ausgangspunkt für Flüge nach Torquay und Plymouth. Auf der eben genannten Nord—Süd-Strecke ist eine Landung in Portsmouth durch einen Aufenthalt in Ryde auf der Insel Wight ersetzt worden. Eine neue Flugstrecke Shoreham (Brighton)—Insel Wight wird ebenfalls als ein „Fährflug" bezeichnet. Als Ausgangspunkt für den Flugverkehr von London nach der Insel Wight ist an Stelle von Heston der neue Flughafen Gatwick gewählt. Für diesen Verkehr hat Railway Air Services Flugzeuge einer bahnfremden Gesellschaft ermietet. Der Gemeinschaftsverkehr mit Jersey Airways Limited nach der Insel Jersey wird aufrechterhalten. Am lebhaftesten beflogen wird die Gegend von Liverpool, Manchester, Blackpool und der Insel Man, wo täglich fünf oder sechs Flüge ausgeführt werden. Für die Hauptreisezeit im Juli und August war eine Verstärkung des Verkehrs an den Sonntagen vorgesehen.

Wie bisher können Reisende mit Flugkarten von Railway Air Services die Eisenbahn in der 1. Klasse oder die Dampfer der Eisenbahnen benutzen, während Reisende mit Fahrkarten 1. Klasse, wenn sie einen Teil ihrer Reise im Flugzeug ausführen wollen, einen kleinen Zuschlag zu zahlen haben. Großes Gepäck der Fluggäste wird mit der Eisenbahn befördert. Reisende mit Dauerkarten erhalten auf der Strecke, wo ihre Dauerkarte gilt, einen Nachlaß von 10 % des Flugpreises, wenn sie statt der Eisenbahn das Flugzeug benutzen wollen. Diese Vergünstigung gilt auch für die Inhaber von „Traders Tickets", d. s. Fahrkarten für Versender von Frachtgut in großen Mengen, denen für ihre Reisen und die ihrer Angestellten Fahrkarten zu ermäßigtem Preis zustehen.

Wernekke.

Neue norwegische Eisenbahnverkehrsordnung. Am 1. Juli 1935 ist in Norwegen eine neue Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft getreten, die am 3. Mai 1935 durch Königlichen Beschluß genehmigt worden ist. Mit dem gleichen Tage ist das durch Königlichen Beschluß vom 22. Dezember 1879 genehmigte Betriebsreglement für die Norwegischen Staatsbahnen mit späteren Ergänzungen aufgehoben worden. Die Bezeichnung der neuen Eisenbahnverkehrsordnung lautet „Beförderungsbedingungen der Norwegischen Staatsbahnen".

Erst spät folgt Norwegen den anderen europäischen Ländern, die als Folge der Umarbeitung des IÜG und der Ausgabe des IÜP die Eisenbahnverkehrsordnung ihres Landes diesen internationalen Bestimmungen unter Berücksichtigung der Eigenheiten des Landes anpaßten. Das Nachbarland Schweden hatte schon am 1. Januar 1926 eine neue Eisenbahnverkehrsordnung (vom 12. Juni 1925) eingeführt, und Finnland folgte am 1. Oktober 1929 mit einer Verkehrsordnung, die das Datum des 26. April 1929 trägt. Die schwedische und finnische Eisenbahnverkehrsordnung haben auch als Vorbild gedient. Wegen der schwedischen EVO sei auf das Archiv für Eisenbahnwesen 1927 S. 207 ff., 510 ff., 848 ff., wegen der finnischen auf das Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 253 ff. verwiesen.

Im Gegensatz zur schwedischen und finnischen EVO ist die norwegische kein Gesetz, sondern stellt nur Vertragsrecht dar. Das hat den Vorteil, daß die Bestimmungen den Verkehrsbedürfnissen schneller als ein Gesetz angepaßt werden können. § 1 lautet: „Von einem jeden, der Eisenbahngebiet betritt oder die Beförderungsmittel der Eisenbahn oder andere Einrichtungen der Eisenbahn benutzt, die von dieser für die allgemeine Benutzung zur Verfügung gestellt sind, wird angenommen, daß er mit den Bestimmungen einverstanden ist, die in den Beförderungsbedingungen enthalten sind."

Im großen ganzen ist sonst die norwegische EVO den Bestimmungen der Nachbarländer angepaßt. Neu sind die Lieferfristen, die bisher in Norwegen unbekannt waren. In der Veröffentlichung der Tarife steht die norwegische Eisenbahn viel freier als irgendeine andere Bahn. Eine Veröffentlichungsfrist besteht nicht, nicht einmal für Tariferhöhungen. Es ist auch kein Bekanntmachungsblatt vorgeschrieben, sondern die Norwegische Staatsbahn gibt die Tarife in der ihr zweckmäßig erscheinenden Weise bekannt.

Nach § 3 kann die norwegische Eisenbahn unter näher festgesetzten Bedingungen auch Ermäßigungen in den Tarifen gewähren. Damit sind die besonderen Tarifabkommen, hauptsächlich mit Großversendern, gemeint, um den Verkehr der Schiene zu erhalten. Diese Vereinbarungen werden z. B. im Gegensatz zu den deutschen Ausnahmetarifen nicht veröffentlicht. Sie würden auch gegen einen Grundsatz des deutschen Tarifs verstoßen, der es bewußt ablehnt, Einzelunternehmungen Tarifvergünstigungen zu gewähren.

In § 18 ist eine Haftpflichtbestimmung aufgenommen, die sehr praktisch ist. Bei Benutzung von Güterzügen durch Personen sind die allgemeinen Haftpflichtbestimmungen ausgeschlossen. Die Beförderung geschieht auf eigene Gefahr des Reisenden, sofern der Betreffende vor-

her darüber aufgeklärt worden ist. Die Norwegische Staatsbahn hat bisher stets eine schriftliche Erklärung gefordert, daß die Beförderung auf eigene Gefahr des Reisenden erfolgt.

Erwähnenswert sind die Bestimmungen des § 54 über Verpackung. Aus Wettbewerbsgründen sind hier ganz geringe Anforderungen gestellt. Eine Verpackung, „die erfahrungsmäßig notwendig ist", genügt.

Der Entschädigungsbetrag bei Verlust usw. ist auf 30 Kr. für 1 kg (Bruttogewicht) bei Reisegepäck und Gütern beschränkt. Bei Reisegepäck ist außerdem der Höchsthaftungsbetrag begrenzt auf 1500 Kr. für eine Sendung.

Das sind die wesentlichsten Bestimmungen, die man als besondere Eigenarten der norwegischen EVO bezeichnen kann. Wegen des Aufbaues der EVO sei auf den Teil „Rechtsprechung und Gesetzgebung" in diesem Heft auf Seite 1459 verwiesen. *Paszkowski.*

Die Bedeutung der Tsang-shi Eisenbahn für die Wirtschaft Nord-Chinas[1] (mit einer Kartenskizze). Die nordwestlichen Provinzen Chinas bergen reiche wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten. Die Kohlenlager der Provinz Shansi allein sollen nach den vorliegenden Schätzungen 50 Milliarden Tonnen, d. h. etwa ¼ des Gesamtvorkommens der Welt, betragen. Ebenso sind die zentralen und südlichen Teile der Provinz Hopei reich an Produktionsmöglichkeiten von Getreide, Baumwolle und Kohle. Besonders im letzten Jahr hat die Frage der Förderung und Entfaltung der Wirtschaft dieses Teiles Chinas in der öffentlichen Diskussion eine Rolle gespielt.

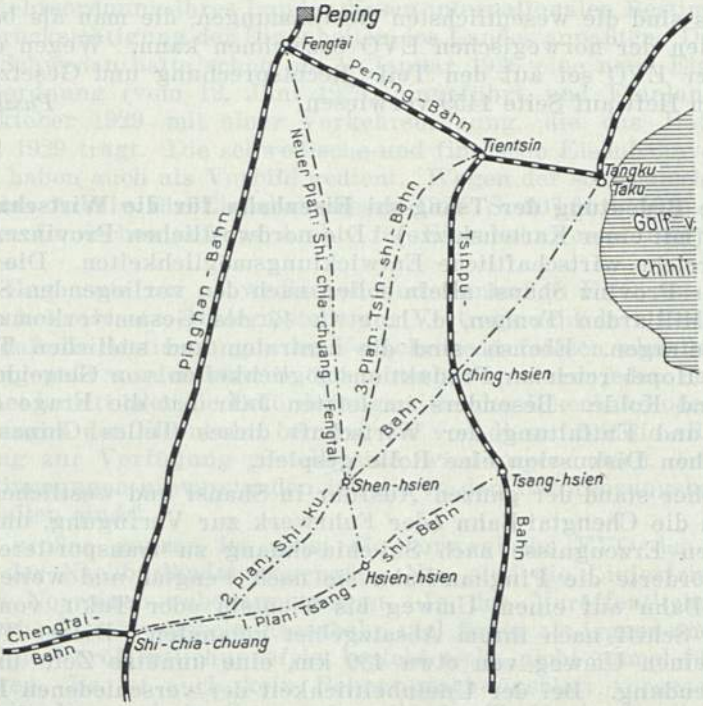
Bisher stand der ganzen Ausfuhr in Shansi und westlichem Hopei lediglich die Chengtai-Bahn oder Fuhrwerk zur Verfügung, um die betreffenden Erzeugnisse nach Shi-chia-chuang zu transportieren. Von hier beförderte die Pinghan-Bahn sie nach Fengtai und weiterhin die Pe-ning-Bahn auf einem Umweg bis Tientsin oder Taku, von wo sie mit dem Schiff nach ihrem Absatzgebiet gelangten. Dieser Transport machte einen Umweg von etwa 430 km, eine unnütze Zeit- und Geldverschwendung. Bei der Uneinheitlichkeit der verschiedenen Bahnverwaltungen und der sehr umständlichen Handhabung der Transportbehandlung hat sich die Entwicklung des Absatzes der Shansi-Kohle bisher sehr verzögert.

Die Eisenvorkommen in Suiyuan werden auf 100 Millionen Tonnen, d. h. mehr als ein Zehntel der Eisenlager des gesamten Chinas, geschätzt. Honan und Shensi wiederum können eine reiche Weizen- und Erdölproduktion entwickeln. Lediglich infolge der mangelhaften Transport- und Verkehrsverhältnisse ist es bisher zu einer Ausfuhr dieser Erzeugnisse nach anderen Orten nicht gekommen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in den genannten Gebieten würden sich bestimmt ganz anders beleben und heben können, wenn eine Bahnverbindung zwischen Shi-chia-chuang und Tientsin unmittelbar geschaffen würde.

[1] Zeitschrift Ta Kung Pao vom 21. Juli 1936.

In dieser Hinsicht haben sich die folgenden Pläne für die Linienführung dieser Bahn herausgebildet:

1. Tsang-shi-Bahn, die südlichste Linie. Von Shi-chia-chuang aus würde sie die Städte Kao-cheng, Ching-hsien, Wu-chiang, Hsien-hsien berühren und in Tsanghsien endigen. Insgesamt würde, unter Einschluß der Strecke auf der Tsinpu-Bahn bis Tientsin, die Bahnstrecke Shi-chia-chuang-Tientsin 344 km betragen und, von Tsanghsien direkt bis Taku, durchgeführt, 335 km. Die Schwierigkeiten, die aller Ein- und Ausfuhr bisher



durch den Umweg über Feng-Tai nach Tangku-Tientsin, auf der Pinghan-Bahn entstehen, würden ebenso auf der Tsinpu-Bahn durch Umladen in Tsanghsien entstehen und damit nicht behoben sein.

2. Die Shi-ku-Bahn, die mittlere Linie. Beginnend in Shi-chia-chuang, würde sie die Städte Kao-cheng, Ching-hsien, An-ping, Yao-Yang, Ho-hsien, berühren und die Tsinpu-Bahn bei Ching-hsien erreichen und auf dieser, wie die erste Linie, bis nach Taku Anschluß haben. Diese Strecke würde die Entfernung zwischen Shi-chia-chuang und Taku bis auf 315 km ermäßigen. Somit berührt diese Linie zwar eine Reihe von Städten und könnte den Eindruck einer Zentralbahn erwecken, jedoch bestünde, für den Warenverkehr zwischen Shansi-Hopei und

Tientsin, die gleiche Schwierigkeit wie bei der südlichen Linienführung, indem dieser Verkehr entweder in Tangku (Taku) oder Tsinghsien umgeladen werden müßte.

3. Die Tsin-shi-Bahn. Beginnend bei Shi-chia-chuang, berührt sie die Städte Kao-cheng, Chin-hsien, Shen-hsien, Wu-chiang, Hsien-hsien, Ho-chien, Wen-an, Sheng-fang und endigt in Tientsin. Ihre Länge beträgt 324 km.

Diese Bahn würde von der Pening-Bahn gebaut und verwaltet werden. Die Baukosten schätzt man auf 11—18 000 000 Ch.$. Man hat berechnet, daß nach zweijährigem Betrieb der Bahn die Jahreseinnahme rund 11 000 000 Ch.$ betragen könnte, während die Betriebskosten auf 4 Millionen $ geschätzt werden, somit ein Gewinn von jährlich etwa 7 000 000 Ch.$ entstünde.

Einen neuen Plan stellt die folgende Bahnverbindung zwischen Shi-chia-chuang und Feng-tai dar. Von Shi-chia-chuang aus über Kao-cheng, Ching-hsien, Jen-chiu, Wen-an, Hsin-chen, Pa-hsien und Ku-an bis Feng-tai. Die Länge wird auf 367 km berechnet. Anschluß von Feng-tai bis Tientsin 120 km und weitere 46 km bis Taku.

1. Diese neue Linie würde sich auf etwa 40 km länger berechnen als die Tsin-shi-Bahn. Nicht nur der Ost-West-Verkehr des südlichen Teiles von Hopei, sondern auch der Nord-Süd-Verkehr von Zentral-Hopei würde von dieser Linie erfaßt. Die Bahn könnte sich somit zur wichtigsten Stammlinie von Hopei entwickeln.
2. Die im Süden und mittleren Teil von Hopei erzeugten Getreide-, Baumwolle- und Kohlemengen würden einen weit lebhafteren Absatz in Peping und Tientsin finden, und darüber hinaus durch die mit Ping-sui-, Ping-han- und Chengtai-Bahnen bestehende Verbindung nach allen Teilen des Nordwestens transportiert werden. Andererseits könnten die entlang der Pening-Bahn erzeugten Industrieprodukte, wie Soda, Salz, Zement, Baumwollgarn, Glas usw. leicht nach den mittleren und südlichen Kreisen von Hopei und Shansi gelangen.
3. Durch den Anschluß an die Strecken Fengtai-Tientsin und Tientsin—Tangku der Pening-Bahn müssen die Einnahmen der letzteren unbedingt gesteigert werden.
4. Früher wurde die Shansi-Kohle durch die Pinghan-Bahn von Shi-chia-chuang nach Feng-tai verfrachtet, oft herrschte Mangel an Waggons und der Transport stockte. Nach Fertigstellung dieser Bahn würde hierbei etwa die Hälfte an Zeit und Kosten gespart werden.

Die Baukosten dieser neuen Linie werden insgesamt auf 12 000 000 bis 19 000 000 Ch.$ geschätzt, d. h. pro km je 36 000 bis 60 000 Ch.$. Nach zweijährigem Betrieb berechnet man die Einnahmen jährlich auf 13 000 000 Ch.$ und die Ausgaben auf 5 000 000 Ch.$, sonach den Gewinn auf 8 000 000 Ch.$ im Jahr.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflicht.

Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 20. Januar 1936 in Sachen Ehefrau T., Klägerin und Berufungsklägerin, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion W., Beklagte und Berufungsbeklagte. — 1 U 217/35[1].

Keine Haftung der Deutschen Reichsbahn beim Ausgleiten eines vom Zuge kommenden Reisenden auf einer in der Unterführung liegenden Bananenschale, wenn Nachweis der Erfüllung der Verkehrssorgfaltspflicht erbracht wird.

Tatbestand.

Die Klägerin kam am Sylvesterabend 1934 mit einem Personenzuge gegen 20.15 auf dem Bahnsteig 4 des D. Hauptbahnhofs an. Nachdem sie den Bahnsteig, auf welchem sie von ihrem Sohne abgeholt wurde, bereits verlassen hatte, verunglückte sie in dem zum Hauptausgange führenden Tunnel II durch Ausrutschen auf einer weggeworfenen Bananenschale. Durch diesen Fall zog sie sich erhebliche Verletzungen zu. Die Klägerin hat wegen des ihr aus diesem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schadens die Beklagte in Anspruch genommen. Sie hat vorgetragen, die Beklagte hafte zunächst nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Es liege ein „Betriebsunfall" im Sinne dieses Gesetzes vor, da ihr Sturz eine Folge der Massenbeförderung sei, insbesondere des dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen starken Gedränges bei den ankommenden Zügen. Im übrigen sei auch eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie aus unerlaubter Handlung gegeben, da die Beklagte die ihr obliegenden Sorgfaltspflichten erheblich vernachlässigt habe. So habe die Beklagte weder für eine genügende Reinigung des Tunnels von Obstresten noch für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt. Letztere sei so unzulänglich gewesen, daß man bei dem starken Gedränge unmöglich die am Boden liegenden Obstreste habe erkennen können. Schließlich seien die Folgen des Unfalls noch dadurch verschlimmert worden, daß die Beklagte weder ausreichende Sanitätseinrichtungen noch ärztlichen Beistand zur Stelle gehabt habe und die Klägerin deshalb trotz ihrer schweren Verletzungen über eine halbe Stunde auf einer Eisenplatte bei der Gepäckablage habe liegen müssen.

[1] Das Urteil ist rechtskräftig geworden, da das Reichsgericht mit Urteil vom 8. Juni 1936 die Revision als unzulässig verworfen hat.

Die Klägerin hat beantragt:

1. die Beklagte zu verurteilen,
   a) an sie eine monatliche Rente von 160 RM, beginnend mit dem 1. Januar 1935 bis zu ihrer völligen Wiederherstellung zu zahlen,
   b) an sie ein vom Gericht festzusetzendes angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen,
2. festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihr auch den weiteren aus dem Unfall vom 31. Dezember 1934 entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und geltend gemacht, daß der Unfall der Klägerin nicht als Betriebsunfall nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes angesehen werden könne. Die Betriebsgefahr der Eisenbahn sei bei einem ankommenden Zuge mit dem Stillstehen des Zuges, spätestens aber mit dem Aussteigen des Reisenden beendet. Insbesondere stelle ein etwaiges Gedränge, das sich in den Unterführungen entwickele, keine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr dar. — Im übrigen habe sie auch die ihr obliegenden Sorgfaltspflichten sowohl hinsichtlich der Reinigung des Tunnels als der Beleuchtung erfüllt. Ständig seien des Tages drei Arbeitskräfte und des Nachts ein Arbeiter mit der Reinigung der Bahnsteige, Treppen und Unterführungen beschäftigt. Auch am Abend des Unfalls sei der Tunnel II kurz vor 20 Uhr gereinigt worden. Die Beleuchtung entspreche durchaus den Verkehrserfordernissen. Nach dem Eintritt des Unfalls habe die Beklagte ihrerseits alles getan, um ärztliche Hilfe bzw. einen Krankenwagen umgehend herbeizuschaffen.

Das Landgericht hat nach Beweiserhebung durch Urteil vom 18. Juni 1935 die Klage abgewiesen. In den Entscheidungsgründen hat es ausgeführt, daß die Voraussetzungen einer Haftung gemäß § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht gegeben seien. Denn es fehle an dem inneren ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Bahn. Die Gefahren eines Gedränges, das nicht durch die zu erwartende baldige Weiterfahrt eines Zuges auf Zwischenstationen, sondern bei Verlassen der am Reiseziel angekommenen und dem Ausgang zustrebenden Reisenden entstehe, seien solche, die jede Anhäufung von Menschen mit sich bringe, die aber nicht in ursächlichem Zusammenhang mit den der Eisenbahn eigentümlichen Gefahren stünden.

Auch eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag sowie aus unerlaubter Handlung entfalle, da weder die Beklagte noch die Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient habe, ein Verschulden treffe. Aus den Bekundungen der Zeugen G. und H. gehe hervor, daß die Beklagte hinsichtlich der Reinigung der Unterführungen alles getan habe, was man von ihr verlangen könne. Die Beleuchtung des Tunnels sei als durchaus ausreichend bekannt. Endlich bestehe für die Beklagte auch keine besondere Pflicht zur Bereithaltung von Ärzten auf dem Bahnhof.

Gegen dieses am 27. Juni 1935 zugestellte Urteil, das die Parteien vorgetragen haben, hat die Klägerin am 26. Juli 1935 Berufung eingelegt.

Nachdem sie zunächst beantragt hatte, unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils nach ihren Anträgen 1. Instanz zu erkennen, hat sie nunmehr — unter Zurücknahme der Berufung im übrigen nur noch beantragt,

unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Beklagte zur Zahlung einer Rente von monatlich 90 RM vom 1. Januar 1935 bis zur vollständigen

Wiederherstellung der Klägerin zu verurteilen und die weitere Schadensersatzpflicht der Beklagten festzustellen, notfalls ihr Vollstreckungsschutz zu gewähren.

Der Schriftsatz vom 7. November 1935, auf welchen die Klägerin sich bei Stellung ihres Antrags berufen hat, ist, wie die Klägerin erklärt hat, dahin auszulegen, daß nur der bezifferte Klageantrag ermäßigt werden soll.

Die Klägerin ist der Meinung, das Landgericht habe zu Unrecht eine Haftung der Beklagten gemäß § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes verneint. Nach der neueren Rechtsprechung des Reichsgerichts genüge es für die Annahme eines Betriebsunfalls bereits, wenn der Unfall seine Ursache in einer dem Eisenbahnbetriebe besonders eigentümlichen Gefahr habe. Zu dieser Gefahr gehöre aber auch das Gedränge und Gehaste beim Ein- und Aussteigen auf dem Bahnhof. — Auf jeden Fall hafte die Beklagte aber aus dem Beförderungsvertrage, der erst ende, wenn der Fahrgast die Sperre durchschritten habe. Die Beweisaufnahme des ersten Rechtszuges habe keineswegs ergeben, daß die Beklagte ihre Sorgfaltspflichten erfüllt habe. Der Zeuge H. habe nicht bekunden können, daß er den Tunnel II vor dem Unfall tatsächlich gereinigt habe. In Anbetracht des überaus starken Verkehrs hätte auch am Silvesterabend der Reinigungsdienst verstärkt werden müssen. Die Beleuchtung des Tunnels sei so fehlerhaft gewesen, daß die Klägerin bei dem starken Gedränge den auf dem Boden liegenden Obstrest niemals habe erkennen können. Schließlich hätte die Beklagte, da sie mit der Möglichkeit von Unfällen habe rechnen müssen, mindestens eine Tragbahre zur Verfügung haben und dafür Sorge tragen müssen, daß der Sanitätsdienst auch bei starkem Verkehr in Ordnung war. Dieser Mangel stelle ein Verschulden der Beklagten dar, auf Grund dessen sie für die schwereren Folgen des Unfalls, die hierdurch eingetreten seien, unbedingt haften müsse.

Die Beklagte hat beantragt, die Berufung zurückzuweisen, im Falle der Verurteilung ihr aber nachzulassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung abzuwenden, gegebenenfalls das Urteil gegen Sicherheitsleistung für vorläufig vollstreckbar zu erklären.

Die Beklagte führt aus, das Reichshaftpflichtgesetz könne nach den in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden (Eger, Bd. 53, S. 285, Bd. 54, S. 69, Bd. 56, S. 88 und RG. Bd. 86, S. 321). Außerdem habe sie im ersten Rechtszug den Beweis restlos erfüllter Sorgfaltspflicht geführt. Da sie an dem Unfall keine Schuld treffe, habe ihr eine besondere Obhut für die Pflege der Klägerin nicht obgelegen. Im übrigen habe sie sich auch sofort um die Bestellung eines Krankenwagens bemüht.

Im übrigen wird wegen des Vorbringens der Parteien im einzelnen auf den vorgetragenen Inhalt der vorbereitenden Schriftsätze Bezug genommen.

Die Berufung der Klägerin ist frist- und formgerecht eingelegt, sachlich jedoch nicht begründet.

Zunächst kann die Klägerin ihren Anspruch nicht auf die Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes stützen. Voraussetzung einer Haftung gemäß § 1 dieses Gesetzes ist, daß jemand beim „Betriebe" einer Eisenbahn getötet oder verletzt worden ist.

Bei der Frage, ob ein Unfall beim „Betriebe" der Bahn erfolgt ist, sind nach den Grundsätzen des Reichsgerichts (vgl. insbes. RG. 126, 137 ff. und 144, 206 ff.), die sich der Senat zu eigen macht, folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Soweit es sich um die eigentliche Beförderungstätigkeit der Bahn handelt, ist ein Unfall beim Betriebe der Bahn dann eingetreten, wenn ein unmittelbarer (näherer) örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen besteht. Dabei reicht es aus, daß der Bahnbetrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalls ist. Es ist nicht erforderlich, daß der Unfall durch ausschließlich dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahren verursacht worden ist. — Wenn es indessen an dem erwähnten äußeren Zusammenhang fehlt, ist der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen, wenn auch nicht ausschließlich eigentümlichen Gefahr besteht. Demnach werden Unfälle, die sich vor dem Einsteigen oder nach dem Aussteigen auf Bahnsteigen, Treppen und in Unterführungen ereignen, im allgemeinen nicht als Betriebsunfall gelten können. Eine andere Beurteilung vermag nur dann Platz zu greifen, wenn besondere Eile oder ein großes Gedränge bei einem notwendigen Umsteigen von einem Zug in den anderen oder bei kurzem Aufenthalt auf Zwischenstationen in Betracht kommen, welche jedoch im Einzelfall einer genauen Feststellung bedürfen, und den sonst fehlenden ursächlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb und seinen Gefahren für den Unfall herstellen (vgl. RG. v. 30. Januar 1910 in Eisenb. E 28, 165).

Für den vorliegenden Fall ergibt sich damit, daß ein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes nicht vorliegt. Die eigentliche Beförderungstätigkeit der Bahn war nach dem Aussteigen der Klägerin aus dem Zuge beendet. Eine besondere Eile und Hast oder ein Gedränge als Gefahrenquelle der vorhin genannten Art kam für die Klägerin nicht in Frage, da sie in Düsseldorf als Endziel ihrer Reise angelangt war und nach dem Aussteigen aus dem Zuge sich in aller Ruhe zum Bahnhofsausgang begeben konnte. Bei dem Ausgleiten der Klägerin auf einer Bananenschale handelt es sich daher um einen typischen Unfall, wie er sich auch sonst an anderen belebten Orten, wo sich Menschenmassen zusammendrängen, ereignen kann. Ein Anspruch aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist somit nicht gegeben.

Aber auch aus dem zwischen der Beklagten und der Klägerin bestehenden Beförderungsvertrag kann eine Haftung nicht hergeleitet werden. Zu den der Beklagten aus diesem Vertrage obliegenden Pflichten gehört es unter anderem auch, den Reisenden sichere Zu- und Abgänge vom und zum Zuge zu gewährleisten (vgl. RG., Bd. 86, S. 321). Denn es ist in der Eigentümlichkeit des Eisenbahnbetriebes begründet, daß der Reisende, um vom Zuge zum Bahnhofsausgang zu gelangen, regelmäßig genötigt ist, Räume und Anlagen zu passieren, die vom Unternehmer zu diesem Zwecke hergestellt und deren Zu- und Abgangswege genau vorgeschrieben sind. Daher ist die Verbindlichkeit der Eisenbahn, Personen von einem Ort zum anderen gemäß der Fahrkarte zu befördern, nicht schon im Augenblick der Ankunft des Zuges auf dem Bahnsteig des Bestimmungsortes erfüllt, sondern erst nach dem Verlassen der Sperre (vgl. RG. Bd. 55, S. 335).

Für die Beklagte bestand infolgedessen die Verpflichtung, auch den zum Bahnhofsausgang führenden Tunnel in einem verkehrssicheren, zum Passieren gefahrlosen Zustande zu erhalten. Dabei hat sie der Klägerin für jedes Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen gemäß § 278 BGB. einzustehen. Weder die

Beklagte noch die Personen, deren die Beklagte sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit zur ordnungsmäßigen Reinigung bedient hat, trifft jedoch ein Verschulden. Aus der Bekundung des im ersten Rechtszuge vernommenen Zeugen G. ergibt sich, daß bei der Beklagten den ganzen Tag über von morgens 7 Uhr bis abends 7 Uhr nicht weniger als drei Arbeiter damit beschäftigt sind, Bahnsteige, Treppen und Unterführungen durch Besprengen mit Wasser und Auskehren zu reinigen, während des Nachts (von abends 7 Uhr bis morgens 7 Uhr) ein Arbeiter hiermit beauftragt ist. Darüber hinaus sind von der Beklagten alle Bediensteten des Hauptbahnhofs — etwa 250 an der Zahl — angewiesen worden, auf am Boden liegende Obstreste zu achten und diese sofort zu beseitigen. Dabei wird die Durchführung dieser Anordnung, wie der Zeuge bekundet hat, laufend überwacht. Daß der Tunnel II auch an dem Abend des Unfalls noch kurz vorher gereinigt worden ist, ergibt sich zweifelsfrei aus den Angaben des Zeugen H. Somit haben sowohl die Beklagte wie ihre Erfüllungsgehilfen bezüglich der Reinigung der Unterführungen alles getan, was man billigerweise von ihnen verlangen kann.

Es kann auch nicht anerkannt werden, daß die Beklagte mit Rücksicht auf den besonders starken Verkehr während der Abendstunden und insbesondere gerade am Silvesterabend mehr Personal zur Reinigung hätte einstellen müssen. Aber selbst wenn man dies verlangen wollte, würde diese Unterlassung der Beklagten für den Unfall nicht ursächlich sein. Denn da die letzte Reinigung des Tunnels II etwa um 8 Uhr — also gerade kurz vor dem Unfall — beendet war, würde die folgende Reinigung dieses Tunnels auch bei Vorhandensein von mehreren Reinigungspersonen sicher erst nach dem Unfall eingesetzt haben. Auch dann würde also die nach der letzten Reinigung (wahrscheinlich von einem Mitreisenden der Klägerin) weggeworfene Bananenschale noch auf dem Boden des Tunnels gelegen haben.

Die von der Klägerin weiter gerügte Beleuchtung des Unfalltunnels ist dem Senat als den Verkehrserfordernissen genügend bekannt, so daß es hierüber einer Erhebung von Beweisen nicht bedurfte. Taghelle Beleuchtung ist in solchen Tunnels nicht üblich und auch nicht erforderlich. Im übrigen würde die Klägerin auch bei hellerer Beleuchtung infolge des von ihr selbst hervorgehobenen Gedränges wohl kaum die Bananenschale auf dem Boden gesehen haben.

Da die Beklagte hiernach kein Verschulden trifft, haftet sie auch nicht nach §§ 823 ff. BGB.

Wenn die Klägerin meint, die Beklagte sei verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß auf dem Hauptbahnhof D. ausreichende Sanitätseinrichtungen vorhanden seien und verletzten Reisenden so bald wie möglich ärztliche Hilfe verschafft werde, so ist das an sich richtig. Ein Verstoß hiergegen würde sich sowohl als eine Verletzung der Vertragspflichten gegenüber dem Reisenden als auch eine Zuwiderhandlung gegen die allgemeine völkische Pflicht gegenseitiger Hilfeleistung (vgl. 823 ff. BGB.) darstellen. Ob und inwiefern die Beklagte diese ihre Pflichten verletzt hat — eine Pflichtverletzung würde z. B. zweifellos in dem Nichtvorhandensein einer Tragbahre zu erblicken sein — kann indessen dahingestellt bleiben, da die Klägerin — trotz Hinweises im Beschluß vom 4. September 1935 und ausdrücklicher Befragung in der münd-

lichen Verhandlung — nicht schlüssig vorgetragen hat, inwiefern hierdurch die Unfallfolgen verschlimmert worden sind. Die bloße Behauptung, daß eine Verschlimmerung eingetreten sei, kann nicht genügen. Demnach entfällt eine vertragliche oder außervertragliche Haftung der Beklagten.

Somit konnte die Berufung der Klägerin keinen Erfolg haben.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 515 ZPO., die Anordnung der vorläufigen Vollstreckbarkeit sowie des Vollstreckungsschutzes auf §§ 708 Z. 7, 713 Abs. II ZPO.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 27. August 1936. Gesetz zur Änderung des Körperschaftsteuergesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 701.)

Vom 30. September 1936. Gesetz über die Zahlung und Sicherung von Anliegerbeiträgen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 854.)

Verordnungen des Reichsfinanzministers:

Vom 21. August 1936. Verordnung zur Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 643.)

Vom 18. September 1936. Verordnung über Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz (Ausgleichsteuer).
(Reichsgesetzblatt I, S. 737.)

Vom 21. September 1936. Verordnung zur Einführung der Beförderungssteuer im Werkfernverkehr.
(Reichsgesetzblatt I, S. 737.)

Verordnungen des Reichsluftfahrtministers:

Vom 21. August 1936. Bekanntmachung der neuen Fassung des Luftverkehrsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 653.)

Verordnungen des Reichsjustizministers:

Vom 30. September 1936. Verordnung über das Berufungsverfahren beim Reichsgericht in Patentsachen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 316.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 19. August 1936. Reichskraftwagentarif.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 30, S. 282.)

Vom 1. September 1936. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 295.)

Vom 7. September 1936. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 48).
(Reichsgesetzblatt II, S. 298.)

Vom 11. September 1936. Ende der Übergangsfrist für den Gelegenheitsverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 32, S. 288.)

Vom 24. September 1936. Kennzeichnung der im Güterfernverkehr verwendeten Kraftfahrzeuge.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 34, S. 305.)

Vom 25. September 1936. Reichsstatistik der Straßenverkehrsunfälle. Ergebnis für das II. Kalendervierteljahr 1936.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 34, S. 293.)

Vom 5. Oktober 1936. Verordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung (Anlage C).
(Reichsgesetzblatt II, S. 319.)

Vom 8. Oktober 1936. Behandlung der Kraftfahrzeugbriefe und Führung der Kraftfahrzeugkartei bei den Zulassungsstellen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 37, S. 317.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn: (Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn“ Seite)

Vom 11. August 1936, betr. Beschaffung von Baken für Wegübergänge in Schienenhöhe 674

Vom 12. August 1936, betr. Richtlinien für den Ausgleich der Erfordernisse von Bau und Betrieb bei Bauarbeiten 673

Vom 15. August 1936, betr. Vergebung öffentlicher Aufträge und Sicherung der Steuereingänge 690

Vom 25. August 1936, betr. Ausführungsfristen bei öffentlichen Aufträgen 709

Vom 31. August 1936, betr. Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs 729

Vom 2. September 1936, betr. Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn 753

Vom 2. September 1936, betr. Ausbildung und Prüfung für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst . . . 769

Vom 3. Oktober 1936, betr. Unterrichtswesen. Verwaltungs-Akademien 893

Vom 6. Oktober 1936, betr. Erfassung und Verwertung von Altmaterial 894

Vom 7. Oktober 1936, betr. Kleiderkassenvorschrift . . . 895

Norwegen. Beförderungsbedingungen der Norwegischen Staatsbahnen[1].

Genehmigt durch kgl. Beschluß vom 3. Mai 1935 und infolge Anordnung des Arbeitsministeriums am 1. Juli 1935 in Kraft getreten. Mit dem gleichen Tage ist das durch kgl. Beschluß vom 22. Dezember 1879 genehmigte Betriebsreglement für die Norwegischen Staatsbahnen mit späteren Ergänzungen aufgehoben worden.

Aufbau der neuen Verkehrsordnung.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Geltungsbereich der Beförderungsbedingungen
§ 2. Beförderungspflicht der Eisenbahn
§ 3. Beförderungsgebühren
§ 4. Über die Pflicht zur Beachtung der Bestimmungen
§ 5. Bekanntgabe der Beförderungsbedingungen, Tarife und Entfernungstafeln.

II. Beförderung von Reisenden.

§ 6. Anspruch auf Beförderung
§ 7. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen
§ 8. Fahrausweise
§ 9. Fahrkartenverkauf
§ 10. Zutritt zu den Warteräumen und Bahnsteigen
§ 11. Einsteigen und Aussteigen
§ 12. Sitzplätze
§ 13. Rückgabe oder Umtausch von Fahrkarten. Zuschlagkarten
§ 14. Reisende ohne gültigen Fahrausweis oder in höherer Wagenklasse
§ 15. Verhalten während der Fahrt. Rauchen
§ 16. Verspätung. Ausfall von Zügen
§ 17. Entschädigung für unbenutzte oder teilweise benutzte Fahrausweise und für Platzmangel
§ 18. Haftung der Eisenbahn für Reisende
§ 19. Mitnahme von Gepäck in die Personenwagen.

III. Beförderung von Reisegepäck.

§ 20. Begriff des Reisegepäcks
§ 21. Verpackung des Reisegepäcks
§ 22. Aufgabe und Auflieferung von Reisegepäck
§ 23. Ausgabe von Reisegepäck
§ 24. Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck
§ 25. Nicht abgenommenes Reisegepäck
§ 26. Vermutung über verlorenes Reisegepäck. Wiederauffinden von Reisegepäck
§ 27. Höhe der Erstattung für verspätet ausgeliefertes Reisegepäck
§ 28. Feststellung des teilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Reisegepäck
§ 29. Verjährung von Ansprüchen gegenüber der Eisenbahn nach dem Beförderungsvertrag für Reisegepäck.

[1] Vgl. auch die Kleine Mitteilung auf Seite 1448.

IV. Gemeinsame Bestimmungen für Reisende und Reisegepäck.

§ 30. Zollbehandlung von Reisegepäck usw.
§ 31. Aufbewahrung von Reisegepäck.
§ 32. Verjährung von Ansprüchen betreffend den Beförderungsvertrag
§ 33. Meinungsverschiedenheiten
§ 34. Sonstige Bestimmungen.

V. Beförderung von Leichen.

§ 35. Aufgabe
§ 36. Beförderung
§ 37. Auslieferung
§ 38. Sonstige Bestimmungen.

VI. Beförderung von lebenden Tieren.

§ 39. Begrenzung der Beförderungspflicht
§ 40. Aufgabe
§ 41. Begleiter
§ 42. Behandlung der Tiere
§ 43. Lieferfrist
§ 44. Entladung
§ 45. Haftung der Eisenbahn
§ 46. Sonstige Bestimmungen.

VII. Beförderung von Gütern.

§ 47. Verschiedene Beförderungsarten
§ 48. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände
§ 49. Nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände
§ 50. Frachtbrief
§ 51. Haftung für die Angaben im Frachtbrief. Frachtzuschlag. Maßnahmen bei Überlastung
§ 52. Abschluß des Frachtvertrages
§ 53. Lieferfristen
§ 54. Zustand des Gutes, Verpackung und Bezeichnung
§ 55. Zoll- und sonstige behördliche Vorschriften
§ 56. Wagenbestellung
§ 57. Beladung
§ 58. Auslieferung
§ 59. Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes
§ 60. Entladung
§ 61. Abnahme des Gutes
§ 62. Bezahlung der Fracht
§ 63. Unrichtige Frachtberechnung
§ 64. Nachnahme
§ 65. Änderung des Frachtvertrages
§ 66. Beförderungshindernisse
§ 67. Ablieferungshindernisse
§ 68. Feststellung von teilweisem Verlust oder Beschädigung des Gutes
§ 69. Pfandrecht der Eisenbahn

§ 70. Haftung der Eisenbahn für Güter
§ 71. Beschränkung der Haftung bei Schäden, die durch besondere Ursachen entstehen können
§ 72. Höhe der Entschädigung bei vollem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung von Gütern
§ 73. Höhe der Entschädigung bei verspäteter Auslieferung von Gütern
§ 74. Verzinsung des Entschädigungsbetrages
§ 75. Vermutung für den Verlust des Gutes. Verfahren bei Wiederauffinden des Gutes
§ 76. Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten
§ 77. Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag
§ 78. Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegenüber der Eisenbahn
§ 79. Verjährung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag
§ 80. Verbot der Geltendmachung von erloschenen oder verjährten Forderungen.

VIII.

§ 81. Fundsachen.

Bücherschau.

Besprechungen.

Deutsche Arbeitsfront, Grundplan zur Berufserziehungsarbeit am deutschen Verkehrswerker. Herausgegeben vom Amt für Berufserziehung und Betriebsführung der Deutschen Arbeitsfront, Verlag: Lehrmittelzentrale der Deutschen Arbeitsfront Berlin, 1936, 154 Seiten.

Die Deutsche Arbeitsfront hat einen „Grundplan zur Berufserziehungsarbeit am deutschen Verkehrswerker" aufgestellt. Der „Grundplan", der innerhalb der Arbeitsfront von der Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe (Abteilung Berufserziehung) bearbeitet ist, enthält ein umfassendes Programm der Berufsausbildung, indem er den Lehrstoff für die einzelnen großen Berufsgruppen der Verkehrsarbeiter eingehend verteilt und gliedert. Für jede dieser Gruppen (Eisenbahn-, Post-, Gemeinde-, Transport- und Lagerarbeiter, Berufskraftfahrer, Straßenwärter) ist das Material für die Berufserziehung durchgearbeitet und gesichtet worden. So ist es an der Hand des „Grundplans" möglich, in der Praxis, auch bei Außenstellen, mit Hilfe entsprechender Fachkräfte örtliche Schulungskurse, Arbeitsgemeinschaften und dergleichen einzurichten.

Der Grundplan weist darauf hin, daß es für die im Verkehrswesen tätigen Arbeiter eine berufliche Laufbahn im Sinne der handwerklichen Lehre und Fortbildung in der Regel nicht gibt. Die große Zahl unserer Verkehrsarbeiter setzt sich aus ungelernten, bestenfalls angelernten Arbeitern zusammen, deren Befähigung zur Arbeit nur durch eine kurze Prüfung festgestellt wird. Deshalb hat gerade hier die Erziehungsarbeit besondere Bedeutung. Sie beschränkt sich aber nicht darauf, fachliches und technisches Berufswissen zu vermitteln. Vielmehr soll dem „Verkehrswerker" (so nennt der „Grundplan" zusammenfassend die im Verkehr tätigen Arbeiter der verschiedenen Verkehrssparten) auch die Erkenntnis vermittelt werden, welch große Bedeutung die Verkehrswirtschaft für unser Volks- und Wirtschaftsleben besitzt und daß auch die Tätigkeit des Einzelnen, so geringwertig sie oft erscheinen mag,

im großen Ganzen des Verkehrslebens doch auch als kleines Teilgebiet von Wichtigkeit ist. „Auch die Männer, die in gewissem Sinne nur Hilfsdienste verrichten, aber gerade dadurch erst die reibungslose Abwicklung gewährleisten, sie alle bilden das große Heer der Verkehrsbetreuer, sie alle tragen Verantwortung für Leben und Lebensgüter" (Seite 10).

Es versteht sich von selbst, daß der „Grundplan" für die Berufserziehung der Verkehrswerker sich auch in einem eingehenden Abschnitt mit der Berufserziehung für Eisenbahner befaßt. Neben den Grundfächern für alle Reichsbahnwerker (so lautet die zusammenfassende Bezeichnung der Reichsbahnarbeiter) ist der Plan gegliedert nach Grundfächern für die einzelnen Arbeitsgebiete: Betrieb, Verkehr, Bahnunterhaltung, Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst, Fernmelde- und Sicherungswesen, Starkstromwesen. Danach folgt als ein Abschnitt ganz für sich die Schulung der Privat- und Kleinbahnwerker mit einem eigenen Ausbildungsplan. Wir entnehmen daraus, daß auch in der Praxis die Ausbildung in Vorträgen und Kursen für die Privat- und Kleinbahnarbeiter grundsätzlich getrennt von denen für die Angehörigen der Reichsbahn gedacht ist. Dem Fernerstehenden drängt sich hier die Frage auf, ob es in jedem Fall das Richtige ist, Reichsbahner und Privatbahner getrennt zu unterweisen, oder ob nicht gerade der gemeinsame Boden der Arbeitsfront auch die gemeinsame Grundlage abgeben sollte für eine zusammenfassende Ausbildung der Eisenbahner. Hier ließe sich vielleicht die Grenzlinie, die altes Herkommen zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen gezogen hat, am ehesten überbrücken.

Man kann nur aufrichtig wünschen, daß dieser Arbeit der Berufserziehung, die auf der Grundlage des vorliegenden Planes sich aufbaut und zum Teil bereits aufgebaut ist, die weiteste Wirkung beschieden ist. Die Aufgabe, die sich damit die Arbeitsfront vorgenommen hat, ist groß, sowohl wegen des räumlichen Umfangs und der Vielzahl der Arbeiter, wie auch deswegen, weil es nicht leicht sein wird, eine solche, auf Freiwilligkeit beruhende und deshalb allein auf Einsicht und Verständnis der Beteiligten sich gründende Ausbildung ins Leben zu rufen. So groß die Aufgabe ist, so wichtig ist es aber auch, daß sie gelingt. Daß eine eingehende Ausbildung des deutschen Arbeiters sich in der Güte und im Wert seiner Arbeit bezahlt macht, ist nur die e i n e Seite des Problems. Mindestens ebenso wichtig ist die soziale Seite: Wenn es gelingt, dem Arbeiter Verständnis für das, was er arbeitet, und eine Kenntnis der größeren Zusammenhänge seiner Arbeit mit dem Ganzen der Wirtschaft beizubringen, so ist das etwas, was ihm über das Einerlei und die Eintönigkeit der täglichen Arbeit hinweghelfen kann. Zugleich wird ihm aber eine solche Ausrichtung auf das Berufsganze zu Berufsstolz und Berufsehre verhelfen, ihm das Bewußtsein eines gleichberechtigten Volksgenossen geben, der zu restlosem Einsatz seiner Persönlichkeit bereit ist. *Kittel.*

Sommerlatte, Geh. Reg.-Rat, Reichsbahndirektor, und Dr. jur. **Moormann**, Direktor bei der Reichsbahn, „Leitfaden für den Verkehrsdienst". Teil 2: Das Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen. 210 Seiten. 11 Anlagen. Preis 2 RM.

Von dem im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn herausgegebenen Leitfaden für den Verkehrsdienst liegt jetzt das in Heft 2 behandelte Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen in dritter Auflage vor. Die Bearbeitung hat ebenso wie bei den früheren Auflagen der Sachbearbeiter der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn, Reichsbahndirektor Geheimrat Sommerlatte, und der Direktor bei der Reichsbahn Dr. Moormann, Abteilungsleiter bei der Reichsbahndirektion Altona, übernommen. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn ist mit der Herausgabe der Leitfäden in dankenswerter Weise einem Bedürfnis der Praxis entgegengekommen; denn auch das von Dr. Moormann herausgegebene Heft 1 (Tarifwesen) hat bereits mehrere Auflagen erlebt.

Die Vorzüge des Leitfadens für das Abfertigungs- und Abfertigungskassenwesen bestehen vor allem darin, daß er den wesentlichen Inhalt der einschlägigen Gesetzes- und Dienstvorschriften in gedrängter Kürze zusammenhängend und übersichtlich darstellt und darüber hinaus manchen zweckdienlichen Hinweis für den Eisenbahndienst aus den Erfahrungen der Praxis enthält. Der Leitfaden soll allerdings das Studium der Dienstvorschriften nicht ersetzen. Er ist aber sehr geeignet, einen Überblick über das umfangreiche und vielgestaltige Stoffgebiet zu verschaffen und dadurch das Studium der Vorschriften selbst wesentlich zu erleichtern. Im gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Leitfaden besonders willkommen, weil die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften durch zahlreiche Deckblätter und Berichtigungen unübersichtlich geworden sind und voraussichtlich erst in einiger Zeit neu aufgelegt werden.

Die im Jahre 1929 erschienene erste Auflage des Leitfadens ist in dieser Zeitschrift besprochen und sein Inhalt kurz wiedergegeben worden (vgl. 1930 Seite 549). Die zweite Auflage, die 1931 erschienen ist, hat gegenüber der ersten im wesentlichen nur einige Ergänzungen erfahren. Bei der jetzt vorliegenden dritten Auflage war es vor allem erforderlich geworden, die inzwischen eingetretenen Änderungen gesetzlicher und sonstiger Vorschriften zu berücksichtigen. Wegen der geringen Zahl dieser Änderungen hat dies den Umfang und den Inhalt des Heftes nicht wesentlich verändert. Vor allem sind die grundlegenden gesetzlichen Vorschriften für das deutsche und internationale Frachtrecht seit dem 1. Oktober 1928 im wesentlichen unverändert geblieben. Es sind zwar im Spätherbst 1933 in Rom neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Fracht- und Personen- und Gepäckverkehr vereinbart worden, die Deutschland am 12. Juli 1935 ratifiziert hat. Die Übereinkommen konnten aber bisher nicht in Kraft

treten, weil noch nicht genügend Staaten ratifiziert haben und vor allem einige wichtige Durchgangsstaaten fehlen, wie z. B. die Schweiz. Ebenso wie am 1. Oktober 1928 soll zugleich mit den neuen Internationalen Eisenbahnübereinkommen auch eine neue Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft treten. Dies wird dann allerdings auch einige wichtige Änderungen für den Leitfaden mit sich bringen.

In der jetzt vorliegenden Auflage des Leitfadens sind neben der Einarbeitung der am 1. November d. J. in Kraft getretenen neuen Dienstvorschrift für die Abfertigung von Kleinfrachtsendungen (Kleinfrachtvorschrift) vor allem im Abschnitt VII des Leitfadens (Deutscher Flug-Eisenbahn-Expreßgut-Verkehr) eine Reihe von Änderungen eingetreten. Hier ist der Tarif für die durchgehende Beförderung von Sendungen im deutschen Flug-Eisenbahn-Expreßgut-Verkehr berücksichtigt worden, dessen Einführung wegen des Inkrafttretens des in Warschau abgeschlossenen Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts im Jahre 1933 erforderlich geworden ist (vgl. hierzu RGBl. 1933 II S. 1039 ff.). Dieser Tarif stellt den sogenannten Flei-Verkehr auf eine völlig neue Grundlage, die im Leitfaden sehr übersichtlich dargestellt ist. Schließlich ist auch das am 1. April 1932 mit der Deutschen Luft-Hansa abgeschlossene Abkommen über den Flug-Eisenbahn-Personen- und Gepäckdienst (Fleiper) neu berücksichtigt worden (§ 111 des Leitfadens).

Bei der Fülle des in gebotener Kürze zu behandelnden Stoffes kann die Darstellung eines Leitfadens um seiner Zweckbestimmung willen keine erschöpfende Behandlung und Erläuterung der einschlägigen Rechts- und Dienstvorschriften enthalten, sondern muß sich vielmehr auf eine andeutungsweise und skizzenhafte Wiedergabe des Wesentlichsten beschränken. Es ist daher zu begrüßen, daß die Verfasser an zahlreichen wichtigen Stellen auf die anzuwendenden Paragraphen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Internationalen Übereinkommen verwiesen haben, weil dadurch das Aufsuchen der Vorschriften und die Benutzung der Lehrbücher und Kommentare des Eisenbahnbeförderungsrechts wesentlich erleichtert werden.

Im folgenden seien eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen angeregt, die meines Erachtens geeignet sein dürften, eine größere Klarheit an einigen Stellen des Heftes zu erzielen, ohne den Rahmen eines Leitfadens zu sprengen.

Zunächst möchte ich auch meinerseits die Bemerkung des Rezensenten der ersten Auflage (Reichsbahnoberrat Danco) wiederholen, wonach es in Abschnitt II (Frachtrecht) erwünscht erscheint, die Stellung des Handelsgesetzbuchs gegenüber der Eisenbahn-Verkehrsordnung etwas schärfer herauszuarbeiten.

Auf Seite 14 findet sich zu § 8 Ziffer 7 des Leitfadens eine Fußnote, wonach der Frachtbrief die „eigenhändige Unterschrift" des Absenders tragen muß. Mit Recht aber lassen die Verfasser im Text auch

für die Unterschrift des Absenders § 56 (9) EVO. gelten, wonach die „Eintragungen des Absenders im Frachtbrief" auch durch Druck oder Stempel oder mit der Schreibmaschine bewirkt werden können. Bei Anwendung dieser Vorschrift muß man dann meines Erachtens aber auch auf die eigenhändige Unterschrift des Absenders verzichten, wie dies die Praxis tatsächlich handhabt. Wollte man die Auffassung vertreten, daß die Unterschrift nicht zu den Eintragungen des Absenders gehört, so würde dies wohl nicht dem Willen des Gesetzgebers entsprechen, der offenbar hier mit dem Wort „Eintragungen" den allgemeinsten Begriff wählen wollte, der Angaben und Erklärungen umfaßt und damit auch die Unterschrift des Absenders einbezieht, die im § 56 (1) e der EVO. ausdrücklich als eine der notwendigen Angaben auf dem Frachtbrief aufgeführt ist. Um jeden Zweifel auszuschließen, wird die künftige EVO. ausdrücklich klarstellen, daß der Frachtbrief den Bedürfnissen der Praxis entsprechend vom Absender nicht eigenhändig unterschrieben zu werden braucht.

Was die Darstellung der Ablieferungshindernisse in § 10 und § 39 des Leitfadens betrifft, so könnte meines Erachtens der Unterschied, den die EVO. zwischen den Fällen der Ablieferungshindernisse vor der Einlösung des Frachtbriefs (§ 80 (1) bis (5)) und den allerdings nur selten vorkommenden Ablieferungshindernissen nach der Einlösung des Frachtbriefs (§ 80 (6)) macht, noch deutlicher hervorgehoben werden. Die gegenwärtige EVO. hat hier einen klaren Trennungsstrich zwischen diesen beiden Fällen gezogen und bestimmt, daß nach Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger für Anweisungen des Absenders überhaupt kein Raum mehr ist, das Gut vielmehr eingelagert werden muß. Dies haben die Verfasser auf Seite 17 lediglich dadurch zum Ausdruck gebracht, daß die „Benachrichtigung von dem Ablieferungshindernis an den Absender" entfällt, im übrigen aber sinngemäß dieselben Vorschriften wie im Normalfall gelten. Die Fassung des Leitfadens könnte hier zur Vermeidung von Mißverständnissen etwas ausführlicher sein, zumal der Fall des § 80 (6) bei der weiteren Behandlung der Ablieferungshindernisse in § 39 des Heftes (S. 72 ff.) überhaupt nicht mehr erwähnt wird. In § 39 vermisse ich ferner einen Hinweis auf die seit dem 1. April 1932 geltende neue Bestimmung in § 80 (2) letzter Unterabsatz, wonach der Absender auch vorschreiben kann, daß das Gut am Bestimmungsbahnhof an einen anderen als an den in der Anschrift genannten Empfänger abgeliefert werden soll.

Bei der Behandlung der Haftung der Eisenbahn aus dem Frachtvertrag haben die Verfasser in dankenswerter Weise in § 12 des Heftes auf Seite 19 den vielfach nicht genügend gewürdigten Hauptgrundsatz des Eisenbahnfrachtrechts ausdrücklich hervorgehoben, daß die Eisenbahn abweichend von den sonstigen Rechtsgrundsätzen für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes ohne Verschulden haftet. Denn ohne eine Kenntnis dieses Umstandes ist die lange Reihe der Haftbefreiungsgründe der Eisenbahn für den nicht rechtskundigen Leser

überhaupt nicht verständlich. Nach meinem Eindruck könnte aber gerade bei dem so häufig anzuwendenden § 83 EVO. die hier besonders wichtige Beweislastfrage mit größerer Klarheit und Deutlichkeit behandelt werden. Die Verfasser führen hierzu auf Seite 19 aus, daß bei den bevorrechtigten Haftbefreiungsgründen „der größere Teil der Beweislast beim Forderungsberechtigten liegt". Auf Seite 21 beschränken sie sich lediglich auf den Vermerk, daß die Haftbefreiung der Eisenbahn nicht eintritt, „wenn der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn entstanden ist". Hier müßte die Darstellung meines Erachtens von der in § 83 (2) EVO. aufgestellten Vermutung der Entstehung des Schadens aus einer der Gefahren des Abs. 1 ausgehen und dabei auch den Gegenbeweis des Geschädigten gegenüber dieser Vermutung erwähnen, wobei es für diesen Beweis nicht erforderlich ist, daß ein Verschulden der Eisenbahn vorliegen muß.

Schließlich sei bei der Regelung des Anweisungsrechts des Empfängers noch darauf hingewiesen, daß die Fußnote zu Seite 66, um Mißverständnisse zu vermeiden, zum Ausdruck bringen müßte, daß Empfängeranweisungen auch der in einer nachträglichen Verfügung bezeichnete Empfänger erteilen kann, wie dies auf Seite 68 (dritter Absatz) durch die Hinzufügung der in Klammern gesetzten Worte zutreffend klargestellt ist.

Wenn auch im Vorstehenden auf Grund der anregenden Lektüre des Leitfadens einige Wünsche für künftige Auflagen ausgesprochen worden sind, so soll dies der Gesamtbeurteilung des Heftes, das sich in der Praxis bereits bestens bewährt hat, nicht im mindesten abträglich sein. Dem nach Inhalt und Darstellung vorzüglichen Leitfaden sei auch in Zukunft weiteste Verbreitung gewünscht. *Dr. Friebe.*

Riemschneider, Karl August, Ingenieur. „Die wirtschaftliche Ausnutzung von Erfindungen." 112 Seiten. Verlag: Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstr. 140/142. Preis: 2,40 RM.

Der Verfasser des vorliegenden Werkchens hat sich die Aufgabe gestellt, dem Durchschnittserfinder einen Leitfaden an die Hand zu geben, in dem er sich für die Verwertung seiner Erfindung einen Rat holen kann. Bei der Lösung dieser Aufgabe hat sich der Verfasser darauf beschränkt, nur einen Aufriß über die zahlreichen Fragen zu geben, die bei der Vorbereitung und beim Abschluß von Verhandlungen über die Verwertung einer Erfindung auftreten. Das Werkchen will keinesfalls den sachkundigen Berater ersetzen und entbehrlich machen, sondern es will im Gegenteil den Erfinder durch den Hinweis auf die vielen Schwierigkeiten, die sich ihm bei der Patentverwertung in den Weg stellen können, veranlassen, in seinem eigensten Interesse die Unterstützung sachkundiger Berater zu suchen. Wer beruflich mit der Bearbeitung von Erfindungen zu tun hat, wird jeden Versuch begrüßen,

der geeignet ist, die Patentverwertung in richtige Bahnen zu lenken und bei den Verhandlungen über die Verwertung eines Patentes eine klare und nüchterne Betrachtung der Dinge zu gewährleisten.

Die erste Frage, die sich jeder Erfinder beantworten muß, ist die Frage, w a n n die Verwertungsarbeit einsetzen soll. Die vorzeitige Preisgabe einer Erfindung kann für den Erfinder zu schweren Nachteilen führen und kann ihn nicht selten um die ganzen Hoffnungen bringen, die er auf seine Erfindung setzt. Mit der eigentlichen Verwertungsarbeit wird deshalb im allgemeinen nicht begonnen werden dürfen, solange eine Erfindung nicht beim Reichspatentamt angemeldet ist. Ob die Verwertungsarbeit schon alsbald nach der Anmeldung der Erfindung einsetzen darf oder später nach Vorliegen des Bekanntmachungsbeschlusses oder gar erst nach Erteilung eines Patentes, ist eine Frage, die zu sehr von den Verhältnissen des Einzelfalles abhängt, als daß für sie eine allgemein gültige Regel aufgestellt werden könnte. In wichtigeren Fällen empfiehlt der Verfasser dem Erfinder, vor der Aufnahme der eigentlichen Verwertungsarbeit sich tunlichst einer gutachtlichen Würdigung seiner Erfindung durch eine unabhängige sachkundige Stelle zu versichern. Wie weit es allerdings den vom Verfasser genannten staatlichen Untersuchungs- und Forschungsanstalten, der DAF und dem Amt für Technik bei der Reichsleitung der NSDAP möglich sein wird, diese an sich wünschenswerte Vorprüfung der einzelnen Erfindungen zu übernehmen, bleibt abzuwarten.

Bei den nur gebrauchsmusterschutzfähigen technischen Verbesserungen sind die Verwertungsaussichten noch ungleich ungünstiger als bei den Durchschnittspatenten. Um einen falschen Einsatz der meist nur beschränkten Mittel zu verhindern, die dem Durchschnittserfinder in der Regel nur zur Verfügung stehen, ist deshalb bei der Anmeldung solcher Verbesserungen besondere Zurückhaltung geboten.

Wie kann die Verwertung einer Erfindung geschehen und was muß der Erfinder bei seiner Verwertungsarbeit beachten, um zum Erfolg zu kommen?

Für die Verwertung einer Erfindung stehen dem Erfinder zwei Möglichkeiten offen: die Fremdverwertung und die Eigenverwertung. Die Fremdverwertung geschieht entweder durch den Verkauf der Erfindung, d. h. also durch Übertragung der Rechte an der Erfindung an einen anderen, oder durch Bestellung eines Nutzungsrechts (Lizenz). Die weitaus überwiegende Form der Fremdverwertung bildet die Begründung eines Nutzungsrechtes, das entweder als einfaches oder als ausschließliches Recht bestellt werden kann, je nachdem sich der Nutzungsnehmer im Rahmen seines Gebrauchsrechts noch ein Gebrauchsrecht eines weiteren Nutzungsnehmers gefallen lassen muß oder nicht. Dabei ist es weder bei dem einfachen noch bei dem ausschließlichen Nutzungsrecht nötig, daß das Gebrauchsrecht des Nutzungsnehmers seinem Inhalte nach dem Recht des Patentinhabers voll entspricht. Die Parteien können vielmehr die verschiedenartigsten Einschränkungen des Nutzungsrechtes vereinbaren, wie z. B. Beschränkungen über Umfang und Art des Benutzungsrechtes, über eine mengen-

mäßige Begrenzung der Inanspruchnahme der Erfindung, über eine zeitliche und örtliche Einschränkung der Nutzungsbefugnis des Nutzungsnehmers usw.

Für die Bestellung eines Nutzungsrechtes an einer Erfindung gebührt dem Erfinder ein Entgelt. Das Entgelt wird entweder durch die einmalige Zahlung einer bestimmten Summe oder durch laufende Zahlungen in Form einer Umsatzbeteiligung oder einer Stückabgabe geleistet. Bisweilen wird auch eine einmalige feste Entschädigung neben laufenden Zahlungen gewährt. Bei einer Umsatzbeteiligung tritt die Zahlungspflicht des Nutzungsnehmers im allgemeinen erst ein, wenn die Erfindung tatsächlich benutzt wird. Während der vorhergehenden Anlaufzeit besteht ein Entschädigungsanspruch nur, wenn in dem Nutzungsvertrag gleichzeitig eine Umsatzgarantie vereinbart worden ist.

Der Weg von der Patentanmeldung bis zur schließlichen Patentverwertung ist oft ein recht dornenvoller Weg. Der Durchschnittserfinder wird deshalb meistens nicht in der Lage sein, allein zum Ziel zu kommen, sondern er wird dazu auf die sachkundige Hilfe eines Patentverwerters angewiesen sein. Aber auch beim Aufsuchen eines solchen Mittlers zum Interessenten ist der Durchschnittserfinder wieder von allerlei Gefahren umlauert, weil sich oft wenig vertrauenswürdige und nicht selten sachlich ungeeignete Mittler in sein Vertrauen einzuschleichen suchen. Für die Auswahl eines Mittlers ist deshalb immer besondere Vorsicht am Platze.

Die zentrale Frage, die sich der Erfinder beantworten muß, wenn er an die Verwertung seines Patentes herangeht, ist immer die Frage nach der richtigen Einschätzung der Erfindung. Es ist nicht selten, daß ein Erfinder von einer neuen Idee so überwältigt wird, daß er in dem Glauben, der große Tag seines Lebens sei nunmehr gekommen, den Blick für die richtige Bewertung seiner Erfindung völlig verliert und dadurch von vornherein die Voraussetzungen zerschlägt, die für den Erfolg seiner Verwertungsarbeit ausschlaggebend sind. Ein nüchternes Urteil ist hier dringend vonnöten. Für die Bewertung einer Erfindung kann es selbstverständlich keine allgemeingültige Regel geben, sondern es lassen sich höchstens gewisse Richtlinien über die einzelnen Merkmale aufstellen, nach denen sich die Preisbildung für eine Erfindung vollzieht. Ein Versuch in dieser Hinsicht ist in der Bewertungstafel von Salge gemacht. Hier werden die hauptsächlichsten Faktoren, die für die Wertbestimmung einer Erfindung von maßgeblicher Bedeutung sind, in fünf Bewertungsgruppen eingeteilt: Gruppe I: Wirtschaftslage; Gruppe II: Höhe des Erfindungsgedankens; Gruppe III: Erfindungsarbeit; Gruppe IV: Erfindungszustand (Marktfähigkeit); Gruppe V: Patentschutz. Innerhalb jeder dieser Bewertungsgruppen sind je neun Untergruppen gebildet, durch welche die Verschiedenheiten erfaßt werden sollen, die sich bei der Wertungsprüfung ergeben. Diese Verschiedenheiten werden durch Wertziffern von 1—9 ausgedrückt, wobei die Zahl 1 die Mindestbewertung, die Zahl 9 die Höchstbewertung bedeutet. Die Summe dieser Wertziffern für die fünf Bewertungsgruppen gibt die Gesamtbewertungsziffer für die Erfindung, die bei richtiger Bildung als Anhalt für die Preisbemessung verwendet werden kann.

Bei der Fremdverwertung einer Erfindung setzt die Verwertungsarbeit damit ein, daß der Erfinder oder sein Patentverwerter versuchen, durch ein Erfindungsangebot die einschlägige Fachindustrie für die Erfindung zu interessieren. Bei wichtigen Erfindungen, insbesondere bei solchen, welche die Belange der Gesamtheit der einschlägigen Fachindustrie berühren oder die einen erheblichen Einsatz verlangen, kann es u. U. angezeigt sein, nicht die einzelnen Fachfirmen, sondern die jeweils zuständige Reichswirtschaftsgruppe mit der Prüfung der Erfindung zu befassen. Erfindungen, die wichtige Belange der Volksgemeinschaft berühren wie Erfindungen auf dem Gebiet der Wehrtechnik, des Luftfahrwesens, der Eisenbahntechnik, werden in der Regel zunächst einmal den berufenen staatlichen Stellen, bei der Deutschen Reichsbahn: dem Reichsbahn-Zentralamt zur Prüfung vorgelegt. Die Angaben des Verfassers über die Zuständigkeitsregelung bei der Reichsbahn auf Seite 51 bedürfen der Berichtigung (siehe hierzu Geschäftsanweisung für das Reichsbahn-Zentralamt Berlin vom 1. August 1936 in „Die Reichsbahn" 1936/633 Anl. zu § 1 (3) Ziff. I A 3; I B 7; II A 3 und II B 5).

Nicht minder große Schwierigkeiten als bei der Fremdverwertung muß ein Erfinder überwinden, wenn er seine Erfindung in der Form der Eigenverwertung nutzbringend gestalten will. Damit eine Eigenverwertung nicht von vornherein zur Aussichtslosigkeit verurteilt ist, müssen auf jeden Fall drei Voraussetzungen gegeben sein. Der Erfinder muß erstens über genügende Mittel, zweitens über sehr gute Kenntnisse des fraglichen Geschäftszweiges und endlich drittens über eine bereits einwandfrei arbeitende Betriebseinrichtung und insbesondere über eine volle Beherrschung der Werbetechnik verfügen.

Zum Schluß berührt der Verfasser mit einigen kurzen Strichen die wichtigsten für den Durchschnittserfinder wissenswerten Einzelheiten, die bei Abschluß eines Nutzungsvertrages über die gegenseitigen Verpflichtungen der Parteien und über seine Beendigung zu klären sind. Eine erschöpfende Behandlung dieser Fragen ist in der sehr lesenswerten Schrift von Rasch, Der Lizenzvertrag (1933) enthalten.

Als Anlage ist dem Werkchen u. a. ein Musterentwurf für einen Verkaufs- und einen Nutzungsvertrag, sowie ein Auszug aus den Bestimmungen der Deutschen Reichsbahn über die Regelung der Rechtsverhältnisse der Beamten und Angestellten der Deutschen Reichsbahn an ihren Erfindungen beigegeben.

Das Werkchen von Riemschneider wendet sich nicht an den Patentfachmann. Bei der Kritik seines Inhaltes kann es deshalb auch nicht mit dem Maßstab gemessen werden, der bei Schriften, die sich an die Fachwelt richten, angelegt zu werden pflegt. Den Kreisen, an die es sich wendet, kann es durch Aufklärung manchen Dienst leisten. Eine straffere und einheitlichere Gliederung des Stoffes wäre sehr erwünscht.

Schnabel.

Pirath, Carl, Prof. Dr.-Ing. Der Nachtluftverkehr. Grundlagen und Wirkungsbereich. 66 Seiten, 31 Abbildungen. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 9, Potsdamer Platz 1. Preis 4,50 RM.

Das neueste Heft der Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart ist vielleicht das interessanteste der bisherigen Reihe. Mit systematischer Folgerichtigkeit werden die technischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge durchleuchtet, die bisher mehr oder weniger unbewußt im Luftverkehr zur praktischen Anwendung gebracht wurden. Es ist der Wert solcher wissenschaftlichen Untersuchungen, daß sie die bisherigen Einzelerfahrungen des Verkehrs in das klare Licht logischer Betrachtung stellen und damit in einer höheren Ebene zusammenfassen.

Der Begriff des Nachtluftverkehrs ist nach zwei Richtungen zu verstehen: verkehrstechnisch als Luftverkehr zur Zeit der Dunkelheit, verkehrswirtschaftlich der Luftverkehr zur Zeit der Abend- und Nachtruhe. Die Zeit der Dunkelheit unterliegt im Laufe eines Jahres einem ständigen Wechsel. Die Zeit der Abend- und Nachtruhe ist dagegen nahezu konstant und liegt im allgemeinen zwischen 20.30 und 6.00 Uhr. Das verkehrstechnische Problem hat die Frage zu behandeln, zu welchen Tageszeiten im Laufe des Jahres ein 24stündiger Luftverkehr den Bedingungen des Nachtluftverkehrs unterworfen ist. Verkehrswirtschaftlich lautet die Frage: Welche Verbesserungen bringt der Nachtluftverkehr gegenüber dem reinen Tagluftverkehr und dem Tag-Nacht-Verkehr der erdgebundenen Verkehrsmittel für den Ablauf des menschlichen Gesellschaftslebens, so daß seine Einrichtung gerechtfertigt ist?

Es wird daher zunächst festgestellt, welches der verkehrstechnische Begriff des Tag- und Nachtverkehrs ist. Der astronomisch-physikalische Begriff von Tag und Nacht reicht hierfür nicht aus, da Sonnenaufgang und -untergang nicht mit dem Beginn der Tageshelligkeit bzw. Dunkelheit sich decken. Die Bedingungen des Nachtverkehrs liegen vor, wenn die Leuchtkraft der Sonne nicht mehr ausreicht, um das Betriebsfeld eines Verkehrsmittels so hell zu beleuchten, daß das Sehen im Freien ohne künstliche Beleuchtung möglich ist. Als Beginn und Ende der „bürgerlichen Dämmerung" wird der Zeitpunkt angenommen, an dem die Sonne 6 Grad unter dem Horizont steht. Ihre Dauer schwankt je nach Jahreszeit und geographischer Breite. In der gemäßigten Zone, auf dem für Europa wichtigen 50. Breitengrad, beträgt sie 35—50 Minuten.

Da der Luftverkehr heute den ganzen Erdball umspannt und bei wachsenden Geschwindigkeiten innerhalb der Zeiteinheit immer größere Entfernungen überbrückt, ist die zeitliche und räumliche Verteilung von Tag und Nacht unter den verschiedenen Breiten und Jahreszeiten zu untersuchen. Der verhältnismäßig starke Wechsel zwischen der Länge der Tag- und Nachtzeit in der gemäßigten Zone stellt den Nachtverkehrsbetrieb in den Ländern dieser Zone im Laufe eines Jahres unter besonders ungünstige betriebliche Bedingungen. Zu einem Teil wird jedoch dieser Nachteil durch die längere Dämmerung in der gemäßigten Zone

ausgeglichen, die einen allmählichen Übergang über einen längeren Dämmerungsbereich gewährt. Dagegen spielt die Flughöhe des Flugzeugs über der Erdoberfläche keine Rolle. Zwar geht für den Flieger, wie für den Bergsteiger auf einem Gipfel, die Sonne früher auf und später unter, aber wesentlich ist für die Durchführung des Fluges nur der Beleuchtungszustand der Erdoberfläche.

Fausts Wunsch: „O daß kein Flügel mich vom Boden hebt,
Ihr nach und immer nach zu streben!"

heißt in die Sprache der Wissenschaft übersetzt: Wie groß muß die Geschwindigkeit eines Verkehrsmittels sein, um mit der Geschwindigkeit Schritt zu halten, mit der der Wechsel zwischen Tag und Nacht sich über die Erdoberfläche fortpflanzt? Die Umdrehungsgeschwindigkeit der Erde ist auf den verschiedenen Breitengraden verschieden; am Pol sehr gering, am Äquator 1669 km/St., unter dem 50. Breitengrad rund 1000 km/St. Würde sich also ein Flugzeug unter dem 50. Breitengrad von Osten nach Westen, also dem Sonnenuntergang entgegen, bewegen, so könnte es sich bei 1000 km/St. Geschwindigkeit der Nacht entziehen. Praktisch kommt eine solche Geschwindigkeit noch nicht in Betracht, ist aber für die Zukunft nicht außerhalb des Bereichs der Möglichkeit (Höhenflugzeug!). Wohl aber verschieben sich bei den Reisegeschwindigkeiten der heutigen Verkehrsflugzeuge zwischen 200 und 300 km/St. bereits erheblich die Grenzen zwischen Tag und Nacht, und zwar wird die Nachtzeit verkürzt beim Flug in der West-Ost-Richtung, verlängert in der Ost-West-Richtung. Daher ist auf Fernflügen der West-Ost-Flug dem Ost-West-Flug weit überlegen. Z. B. ist unter dem 50. Breitengrad bei 320 km/St. Fluggeschwindigkeit in der Ost-West-Richtung die längste Nachtflugzeit 20,7 Std., die kürzeste Nachtflugzeit 8,6 Std., dagegen in der West-Ost-Richtung 11,2 bzw. 4,6 Stunden.

Das Verhältnis von Beförderungsweite beim Tag-Nacht-Verkehr und der Beförderungsweite beim reinen Tagverkehr ergibt das Vorsprungsmaß des Tag-Nachtluftverkehrs gegenüber dem Tagluftverkehr an. Diese Überlegenheit ist auf transkontinentalen und transozeanischen Strecken besonders groß zur Zeit der kurzen Tage, d. h. im Winter.

Ferner wird das Vorsprungsmaß des Tagluftverkehrs gegenüber den E r d verkehrsmitteln untersucht und seine Abhängigkeit von der Bewegungsrichtung und der Reisegeschwindigkeit. Am günstigsten ist der Tagluftverkehr im Wettbewerb mit der Eisenbahn in der Ost-West-Richtung gelagert, am ungünstigsten in der West-Ost-Richtung. Während der Luftverkehr z. B. in der Ost-West-Richtung ein fünffaches Vorsprungsmaß bei 250 km/St. erreicht, bedarf er in der West-Ost-Richtung einer Reisegeschwindigkeit von 400 km/St. zu demselben Vorsprung. In dieser Richtung — nicht in der „neutralen" Nord-Süd-Richtung — bewegen sich die stärksten Verkehrsströme! Daraus folgt, daß mit der Einführung des Schnellverkehrs in der Luft der Flugplan immer mehr Rücksicht nehmen muß auf das Fortschrittsmaß der Grenze zwischen Tag und Nacht, wenn ein möglichst wirtschaftlicher Betrieb im reinen Tagluftverkehr erzielt werden soll.

In den folgenden Abschnitten des Heftes werden die bisherigen verkehrstechnischen Ergebnisse in Beziehung gesetzt zu den verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten: Reiseantritt, Auflieferungszeit, zweckmäßige Ankunftszeit am Zielort. Die Einrichtung des Nachtluftverkehrs über dem Festland lohnt sich für Personen erst bei einem größeren Verkehrsbedürfnis auf Entfernungen von mehr als 1000 km, auf kombinierten Land- und Seeverbindungen von mehr als 700 km. In der Nutzanwendung für Europa bedeutet dies, daß für den Personenverkehr kein geschlossenes europäisches Nachtluftverkehrsnetz in Frage kommt, sondern nur Zubringerstrecken für Reisen, die über Europa hinaus nach den andern Erdteilen gehen. Der Nachtluftverkehr Europas ist daher nur in engster Beziehung zum transkontinentalen und transozeanischen Luftverkehr aufzubauen. Anders liegen die Verhältnisse für Post und Fracht. Für sie ist ein geschlossenes Nachtluftverkehrsnetz in Europa lebensfähig. Diese Erkenntnis war es, die schon vor Jahren von der Deutschen Reichspost und der Lufthansa der vorausschauenden Planung ihres europäischen Nachtflugnetzes zugrunde gelegt worden war.

Pirath kommt zu folgenden Schlußfolgerungen. Die räumliche und zeitliche Verteilung von Tag und Nacht im Erdraum ist für den Nachtluftverkehr von wesentlich größerer Bedeutung als für die erdgebundenen Verkehrsmittel. Ihre Schwankungen stellen an die zuverlässige Betriebsbereitschaft aller zur Orientierung im Raum notwendigen Einrichtungen für den Nachtluftverkehr besonders hohe Anforderungen. Der Nachtluftverkehr ist daher erst dann wirtschaftlich gerechtfertigt, wenn er gegenüber dem Tagluftverkehr und dem Tag-Nacht-Verkehr der Erdverkehrsmittel besondere verkehrswirtschaftliche Vorteile bietet. Auf den kontinentalen Entfernungen ist der Nachtluftverkehr in erster Linie wertvoll für die in den Nachmittags- und Abendstunden aufkommenden Verkehrsbedürfnisse im Personen-, Post- und Frachtverkehr. Auf den großen Weltluftlinien ist der Nachtluftverkehr ganz allgemein überlegen und notwendig.

Die Mehrkosten des Nachtluftverkehrs gegenüber dem Tagluftverkehr bewegen sich zwischen 15 und 16 %. Die Einrichtung des Nachtluftverkehrs auf große Entfernungen ist daher meist wirtschaftlicher als eine zu große, höhere Kosten verursachende Steigerung der Reisegeschwindigkeit.

Es muß daher zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs allgemein der Nachtluftverkehr auf den großen Durchgangslinien als ein besonders wichtiges Problem angesehen werden. Seine Lösung ist in nächster Zukunft vor allem für Europa in geschlossener Zusammenarbeit der europäischen Luftverkehrsländer zwecks Ausbaues der Bodenorganisation und Flugplangestaltung besonders dringlich. *Knauss.*

Baumbach, Dr. Adolf, Senatspräsident a. D. beim Kammergericht. Kurzkommentar zum Handelsgesetzbuch. Dritte umgearbeitete und stark vermehrte Auflage. C. H. Becksche Verlagsbuchhandlung, München und Berlin. 1936. 787 Seiten, Taschenformat. Preis 11,50 RM.

Der vorliegende Kurzkommentar enthält Text und Kommentar des Handelsgesetzbuches nach dem Stand vom 1. September 1936 außer den Abschnitten Seerecht und Aktiengesellschaft und Kommanditgesellschaft auf Aktien. Von einer Aufnahme der letzteren Abschnitte hat der Verfasser mit Rücksicht auf die in absehbarer Zeit bevorstehende Neufassung des Aktienrechts, die eine neue Eigenkommentierung nötig machen wird, jetzt abgesehen. Andererseits sind Gebiete behandelt, die sich nicht im Handelsgesetzbuch selbst finden. So wird z. B. im Anhang zu § 382 HGB. der Börsenterminhandel mit Abdruck des gesamten Börsengesetzes und das Differenzgeschäft erörtert. Als Anhang zu § 415 HGB. findet man die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen mit Erläuterungen, zu § 424 HGB. die Verordnung über Orderlagerscheine und das Depotgesetz. Das Eisenbahnfrachtrecht ist an Hand der Eisenbahnverkehrsordnung, die die spärlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches auf diesem Gebiet ergänzt und ausbaut, unter Berücksichtigung der in letzter Zeit ergangenen Abänderungen erläutert.

Die Kommentierung ist knapp und klar und bringt trotz der für einen Kurzkommentar erforderlichen Beschränkung umfangreiches Material nach dem neuesten Stand der Literatur und Rechtsprechung. Die Anordnung des Stoffes ist durch Überschriften und Hervorhebung von Leitsätzen übersichtlich und erleichtert eine schnelle Orientierung. Durch Verwendung von dünnem Druckpapier war es möglich, 787 Seiten in ein Taschenformat zu bringen und so in einem handlichen kleinen Buch eine große Fülle von Auslegungsstoff zu bieten. *Genest.*

Etscheit, Dr. Alfred, und Dr. **Alexandra**, Rechtsanwälte, sowie **Böhmer**, Otto, Gerichtsassessor. Handbuch des Devisenrechts. Verlag Carl Heymann, Berlin. 124 Seiten. Preis 2 RM.

Die Devisengesetzgebung hat im Laufe der Zeit einen großen Umfang angenommen, so daß es oft nicht leicht ist, sich in den mannigfachen Vorschriften zurechtzufinden. Hinzu kommt noch, daß das Devisenrecht dauernd in der Entwicklung begriffen ist, da es sich den jeweiligen Bedürfnissen des Wirtschaftslebens anpassen muß. Das hat zur Folge, daß die Sammlungen und Kommentare zu den einzelnen Vorschriften sehr schnell veralten, da sie durch neue Gesetze und Verordnungen überholt werden. Es ist daher keine leichte Aufgabe, eine zusammenfassende Darstellung über das Devisenrecht zu geben, die Anspruch auf gewissen dauernden Wert erhebt.

Die Verfasser haben nun mit Erfolg den Versuch unternommen, in ihrem Handbuch des Devisenrechts die Devisengesetzgebung in allgemeinverständlicher Art zusammenzufassen. Das Werk ist in neuartiger Form klar und übersichtlich gegliedert. Die Einleitung gibt in knapper und kurzer Form eine Übersicht über das gesamte Devisenrecht. Daran schließt sich ein sehr eingehend nach mehreren Haupt- und Untergruppen zergliedertes Inhaltsverzeichnis. Bei der Einteilung des gesamten Stoffes haben sich die Verfasser von wirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen und sind von der zeitlichen und räumlichen Aufeinanderfolge der Vorschriften bewußt abgewichen. Diese systematische Unterteilung möchte ich als einen besonderen Vorzug des Buches hervorheben.

Durch die Devisenvorschriften wird der Wirtschaftsverkehr mit dem Auslande in weitestem Umfange geregelt. Zu diesem Zweck muß der Staat diesen Verkehr fortlaufend überwachen und prüfen. Die Tätigkeit des Staates muß sich dabei auf drei große Gruppen erstrecken, einmal auf die zwischenstaatlichen Währungsmittel als solche, dann auf den eigentlichen Kapitalverkehr mit dem Ausland und schließlich auf den Warenverkehr mit dem Ausland. Das Handbuch behandelt hauptsächlich die beiden ersten Gruppen, während der Warenverkehr nur kurz gestreift wird. Die Verfasser begründen dies wohl nicht ganz zu Unrecht damit, daß die Vorschriften hierüber nicht zum eigentlichen Devisenrecht gehören und bei ihrem großen Umfang das vorliegende Buch zu sehr belasten würden.

Die Verfasser gehen aus von der für das Devisenrecht wichtigen Unterscheidung der natürlichen und juristischen Personen rein nach ihrer Ansässigkeit ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit in Deviseninländer und Devisenausländer und behandeln dann zunächst die staatliche Überprüfung der zwischenstaatlichen Währungsmittel, sie erörtern dabei in Unterabschnitten die Anbietungspflicht, den Erwerb von Währungsmitteln und die Verfügung über Währungsmittel, wobei auf die Devisengenehmigung besonders eingegangen wird. Bei der Überprüfung des Kapitalverkehrs mit dem Ausland, dem zweiten Hauptteil des Werks, unterscheiden die Verfasser zwischen räumlichem und wirtschaftlichem Ausland; das eine ist das Ausland jenseits der räumlichen und zollamtlichen Grenzen des deutschen Reichsgebiets, das andere bilden die ausländischen Vermögenswerte, die zur Inlandswirtschaft gehören und sich innerhalb des deutschen Reichsgebiets befinden. Dementsprechend befaßt sich der zweite Hauptteil im einzelnen mit den Leistungen an das räumliche Ausland und im räumlichen Ausland, den Leistungen an das wirtschaftliche Ausland, den Leistungen des räumlichen und schließlich denen des wirtschaftlichen Auslandes. Als Hauptgrundsätze dieser Vorschriften und damit des Devisenrechts werden mit Recht herausgestellt: die Anbietungspflicht, die Genehmigungspflicht für Erwerb und Verfügung über Währungsmittel, die Genehmigungspflicht für den Wirtschaftsverkehr mit dem räumlichen und wirtschaftlichen Ausland.

Am Schluß des Buches werden, abgesehen von dem schon erwähnten Warenverkehr, noch die Auskunfts- und Rechenschaftspflichten, die bürgerlich-rechtlichen Nichtigkeitsfolgen sowie die Strafvorschriften kurz behandelt.

Wer sich über Devisenvorschriften allgemein unterrichten will, wird in dem vorliegenden Handbuch hinreichende Auskunft finden. Darüber hinaus wird das Buch jedem ein guter Führer durch den umfangreichen und verwickelten Stoff der Devisenvorschriften sein. Einzelfragen wird man jedoch, wie die Verfasser mit Recht betonen, nicht ohne Kommentar und sachkundigen Berater lösen können. Damit wird jedoch dem Wert des Buches kein Abbruch getan, man kann ihm nur weiteste Verbreitung wünschen. *Dr. Jahnke.*

Gewerblicher Rechtsschutz. Patent-, Gebrauchsmuster- und Warenzeichengesetz vom 5. Mai 1936, Wettbewerbsgesetz, Geschmacksmustergesetz mit den wichtigsten Nebenbestimmungen. Textausgabe. Eingeleitet, mit Verweisungen und einem Sachverzeichnis versehen von Kammergerichtsrat Herbert Kühnemann im Reichsjustizministerium. Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin, 1936. 154 Seiten. Preis 2,60 RM.

Nachdem durch den Erlaß des neuen Patentgesetzes, des Gebrauchsmustergesetzes, des Warenzeichengesetzes und des Gesetzes über die patentamtlichen Gebühren am 5. Mai 1936 wesentliche Änderungen auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes eingetreten sind, ist es zu begrüßen, daß die vorliegende Textausgabe eine Sammlung der Hauptgesetze auf diesem Gebiet in handlicher und übersichtlicher Form bringt. Das Buch enthält nach einer Einleitung, die die wichtigsten Änderungen gegenüber den alten Gesetzen kurz erläutert, die Texte der genannten vier neuen Gesetze vom 5. Mai 1936, ferner das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb vom 7. Juni 1909, das Gesetz betr. das Urheberrecht an Mustern und Modellen vom 11. Januar 1876, das Gesetz betr. den Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf Ausstellungen vom 18. März 1904, die Verordnung betr. das Berufungsverfahren beim Reichsgericht in Patentsachen vom 6. Dezember 1891 und das Gesetz über die am 6. November 1925 im Haag revidierte Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums vom 31. März 1928 in ihren zur Zeit gültigen Fassungen.

Um das Hineinfinden in die neuen Gesetze zu erleichtern, sind hinter den Paragraphenzahlen die entsprechenden Paragraphen der alten Gesetze in Klammern angegeben. Das Patentgesetz ist zur besseren Übersicht mit Paragraphenüberschriften versehen worden, die nicht zum amtlichen Wortlaut gehören. Ein übersichtliches Sachverzeichnis erleichtert das Auffinden der gesuchten Bestimmungen. *Genest.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Deutscher Ausschuß für Technisches Schulwesen. Abhandlungen und Berichte über Technisches Ausbildungswesen. 86 Seiten. Verlag B. G. Teubner, Leipzig C 1, Postschließfach 380. Preis 2 RM.

Deutscher Ausschuß für Technisches Schulwesen. Richtlinien für die Auswahl und Ausbildung von Monteuren der metallverarbeitenden Industrie. Verlag B. G. Teubner, Leipzig C 1, Postschließfach 380. Preis 0,40 RM.

Gülde, Hermann, Dr., Rechtsanwalt. Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs. Verlag Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 472 Seiten. Preis 14 RM.

Prion, Dr. W. Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb. III. Buch. Verlag Julius Springer, Berlin. 240 Seiten. Preis geb. 12,80 RM, broschiert 11,70 RM.

Wegerdt, Alfred, Dr. jur. Luftrecht, ein Leitfaden für Luftfahrer. 64 Seiten. Verlag C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin-Charlottenburg 2, Knesebeckstraße 18/19. Preis 2 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

55. Jahrg. Nr. 33 bis 41. Vom 15. August bis 10. Oktober 1936.

(33—34:) Zum Problem der Vereinheitlichung der Gütereinteilungen. — (34—35:) Zu Recht bestehende und gehörig veröffentlichte Tarife (Art. 9, IÜG.). — (36:) Irrwege des Weltverkehrs. — (37:) Zum Eisenbahn-Kraftwagen-Problem in Österreich. — (38:) Kommt es zum freien Wettbewerb der Verkehrsmittel in Österreich? — (39:) Zur Frage des Inkrafttretens des neuen IÜP. und IÜG. — (40:) Seit 1. Oktober freier Wettbewerb der Verkehrsmittel in Österreich. — (41:) Die Abwertung in den Eisenbahntarifen.

Der Bahningenieur. Berlin.

53. Jahrg. Nr. 38 bis 42. Vom 20. September bis 18. Oktober 1936.

(38:) Stufenweiser Ausbau von Ablaufanlagen. — Behelfseinrichtungen, vorbereitete Ersatzstücke, Arbeitseinteilungen für die fließende Fertigung in Reichsbahn-Ausbesserungswerken für Güter- und Reisewagen. — Das Auffangen und Sammeln der Späne wertvoller Metalle bei der

mechanischen Bearbeitung. — (39:) Die Entwicklung und der Stand der Zugbeeinflussung bei der Deutschen Reichsbahn. — Was bedeutet die Federung für ein Fahrzeug und wie könnte sie wesentlich verbessert werden? — Schönheit der Arbeit in der Bahnunterhaltung. — (42:) Die Ausbesserung und Behandlung der Schweiß- und Schneidgeräte. — Prägepolieren der Haftflächen an der Radfelge und dem Radreifen der Lokomotivradsätze. — Verbesserungen an den Innentüren der Reisewagen.

Der Bauingenieur. Berlin.

17. Jahrg. Heft 39/40 bis 41/42. Vom 2. Oktober 1936.

(39—42:) Die Brücken der Reichsautobahnen.

Die Bautechnik. Berlin.

14. Jahrg. Heft 37 bis 44. Vom 21. August bis 9. Oktober 1936.

(37:) Neubau einer eingleisigen Eisenbahnbrücke. — (38:) Die Hochbauten des Eisenbahnsicherungswesens. — (40:) Ausgestaltung der Fahrbahndecken auf den Reichsautobahnen. — (43:) Das Kreuzungsbauwerk der Nord-Süd-S-Bahn der Deutschen Reichsbahn an der Weidendammer Brücke in Berlin. — (44:) Die Pfannlochbrücke und die Höllenbachbrücke an der Deutschen Alpenstraße.

Braunkohle. Halle a. S.

35. Jahrg. Heft 37. Vom 12. September 1936.

Die selbständigen Kohlenabbaugerechtigkeiten unter dem Erbhofrecht.

Chronique des transports. Paris.

15. Jahrg. Nr. 16 bis 19. Vom 25. August bis 10. Oktober 1936.

(16—17:) Les progrès récents de l'aviation commerciale dans le monde. — (17:) Les services express des chemins de fer français. — (18:) Ce qu'ont fait les grands réseaux pour réduire leur déficit. — (19:) A propos d'une circulaire. — Le réseau d'Alsace et de Lorraine en 1935.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

70. Jahrg. Heft 38 bis 41. Vom 16. September bis 2. Oktober 1936.

(38:) Die Betonfahrdecken der Reichsautobahnen. — (41:) Verkehrsgestaltung am Niederrhein.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin.

41. Jahrg. Heft 16/17 bis 20. Vom 1. September bis 15. Oktober 1936.

(16/17:) Grundwasserschäden durch den Bau der Reichsautobahnen. — (20:) Die Strafbarkeit des verkehrswidrigen Verhaltens. Zur Auslegung des § 25 RStr.Verk.O.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

10. Jahrg. Nr. 48 bis 11. Jahrg. Nr. 3. Vom 28. August bis 16. Oktober 1936.

(48): Zur Vereinheitlichung der Grundsteuer. — (50): Keine Stückguttariferhöhung. — (52:) Werkfernverkehr beförderungssteuerpflichtig. — (3:) Planung im Städtebau, Wohnungs- und Siedlungswesen.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

33. Jahrg. Heft 35 bis 42. Vom 27. August bis 15. Oktober 1936.

(35:) Der Halbjahresabschluß der Reichsbahn. — (37:) Einarbeitung des 5 %igen Frachtzuschlags in den Reichsbahn-Gütertarif zum 1. Oktober 1936. — (39:) Einheitlichkeit der Gütertarife für Schiene und Straße. — (40:) Das Flugzeug, ein vollwertiges Verkehrsmittel. — (42:) Der „unechte Werkverkehr" auf Kraftfahrzeugen.

Eesti Raudtee. Tallinn.

15. Jahrg. Nr. 4. Vom 13. Oktober 1936.

Die Isolierung der Eisenbahnfahrzeuge gegen Wärmeverluste. — Der Besuch des lettländischen Verkehrsministers in Estland. — Reisegeschwindigkeiten einst und jetzt.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

54. Jahrg. Heft 37. Vom 13. September 1936.

Der elektrische Vollbahnbetrieb auf der Welt.

Engineering. London.

Bd. 142. Nr. 3683 bis 3688. Vom 14. August bis 18. September 1936.

(3683:) 275-B.H.P. pneumatic-tyred petroldriven railcar. — (3684:) Locomotives for service on Kut barrage. — (3686:) The blowing down of locomotive boilers in service. — (3688:) The development and testing of locomotives.

ETZ. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

57. Jahrg. Heft 36 bis 40. Vom 3. September bis 1. Oktober 1936.

(36:) Die elektrische Fernsteuerung der doppelstöckigen Stromlinienzüge der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — (38—39:) Die neueste Entwicklung der elektrischen Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der elektrischen Fahrzeuge der Höllentalbahn. — (40:) Elektrische Zugheizung.

Le génie civil. Paris.

Bd. 109. Nr. 7 bis 11. Vom 15. August bis 12. September 1936.

(7:) Les nouvelles motrices à grande capacité des Chemins de fer de l'Etat. — (8:) L'élargissement à quatre voies du viaduc de Meudon, sur la ligne de Paris—Montparnasse à Versailles. — (11:) Les nouvelles locomotives Garratt des Chemins de fer algériens.

Gewichtsersparnis im Transportwesen. Luzern.

5. Jahrg. Nr. 9/10. September/Oktober 1936.

Neuer Leichtmetall-Triebwagen der Straßenbahnen von Mailand. — Zu den doppelstöckigen Wagen der Lübeck-Büchener Stromlinienzüge. — Europäische und amerikanische Triebwagenpraxis.

Glasers Annalen. Berlin.

60. Jahrg. Bd. 119. Heft 4 bis 7. Vom 15. August bis 1. Oktober 1936.

(4:) Entwicklung der deutschen Eisenbahnwagen. — Neuerungen bei den französischen Eisenbahnen. — (5:) Neueste Entwicklung des Flugzeugwesens und der Luftschiffahrt. — (6—7:) Die deutschen Eisenbahnwagen in der Nachkriegszeit. — (6:) Fahrzeuge zum Befördern von Eisenbahnwagen auf der Straße. — Die neuere Entwicklung der Schweißtechnik und ihre Anwendung im Eisenbahnfahrzeugbau. — (7:) Leichtradsätze und deren Verwendung im Betriebe.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

13. Jahrg. Heft 8. August 1936.

Gedanken über betriebsnahe Schulung.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

16. Jahrg. Heft 17/18 bis 19/20. Vom 1. September bis 1. Oktober 1936.

(17/18:) Die neuen Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — (19/20:) Die neue Elbebrücke bei Aussig.

Die Lokomotive. Wien.

33. Jahrg. Nr. 8 bis 9. Vom August bis September 1936.

(8:) 2-D-Heißdampf-Schnellzuglokomotiven der Nationalbahn von Mexiko. — Schnellfahrten mit dem Stromlinienzuge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Österreichisch-deutsche Lokomotiven. — Die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen. — Schriften und bildliche Darstellungen zur Frühgeschichte der Eisenbahnen im Deutschen Museum. — Die kgl. ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1935. — (9:) 1-D-2-Drillings-Schnellzuglokomotive Reihe 4861 der ČSD. — Die elektrischen Lokomotiven der kgl. ungarischen Staatsbahnen nach dem Kandóschen Phasenumformersystem. — Österreichisch-deutsche Lokomotiven. — Rußlands Eisenbahnen- und Lokomotivbestand im Jahre 1935.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Bd. VII. Nr. 9. Vom September 1936.

(9:) Anwendung der Schweißung: 1. für die Herstellung von Langschienen; 2. für die Herstellung und die Unterhaltung der Gleisappa-

rate. — Bedingungen für die ortsfesten Anlagen von Eisenbahnen mit schwachem Verkehr zur Vermeidung eines kostspieligen Verlegens der Gleisbaustoffe und zur allgemeinen Durchführung eines wirtschaftlichen Betriebs. — Vergleiche der internationalen Eisenbahnstatistik. — Die einzelnen Stadien der Verwendung von Aluminium-Legierungen beim Bau der Betriebsmittel. — Vergleichende Studien über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. — Kohlengefeuerte Dampftriebwagen. — Oberbau und Signalanlagen bei der Great Western Railway. — Fragen über die Unterhaltung von Eisenbahnanlagen-Oberbau. — Das neue Forschungsinstitut der London Midland and Scottish Eisenbahn in Derby. — Oberbau-Meßwagen der Schweizerischen Bundesbahnen. — Brunels Holzbrücken. — Bau des Severn-Tunnels.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

91. Jahrg. Heft 16 bis 19. Vom 15. August bis 1. Oktober 1936.

(16:) Das Einfahren von Lokomotiven in Gleisbögen. — Vorläufer der D-Zugwagen. — (17:) Geschweißte Tiefladewagen. — Neue besonders leistungsfähige Dieseltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Derzeitiger Stand und Anwendung der Schweißtechnik bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Leistungserhöhung der Lokomotivspeisewasserkrane eines Bahnhofs. — Einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen. — (18:) Besteht die Notwendigkeit eines neuen Bogenabsteckverfahrens? — Statische Untersuchungen des Eisenbahngleises auf zeichnerischem Wege. — Über eine exakte Methode der Fahrzeitenermittlung. — (19:) Der Rügendamm. — Vorschlag zur Verlegung eines Langschienengleises. — Der bestmögliche Ausgleich der bei Gleisbogenvermarkungen gemessenen Pfeilhöhenfehler.

Railway Age. New York.

Bd. 101. Nr. 6 bis 14. Vom 8. August bis 3. Oktober 1936.

(6:) Does gum wood make good ties? — Forestalling moves of „Other Fellow" a necessity in price competition. — Speed and efficiency in handling merchandise. — Riding qualities of passenger cars. — (7:) Centralized traffic control on the Chesapeake a. Ohio. — German road installs unique train. — Railroads make their debut in the „5 and 10". — Reinforced concrete lining used to advantage in old tunnel. — Metlvane blind for passenger cars. — Sturdy buildings and steel equipment for D. a. H. stores. — (8:) Apply rigid-frame design in subway at Ringgold, Tex. — Telephones on the U.P. streamliners. — I.C.C. studies light-weight passenger trains. — Organization and discipline become outstanding problems. — Sec. 77 full of imperfections. — (9:) Illinois Central gets powerful switcher. — A survey of sleeping car

services, 1890—1935. — Eastern time fer Chicago denied. — Table tells story of tir renewals during the depression. — Railroad retirement act is unjust to younger employees. — (10:) A.A.R. public relations program now under full steam. — Pullman tries two-unit articulated sleeper-observation car. — Visible records for storekeeping. — 53 miles of Railway relocated in Ohio flood-control project. — (11:) A four year's discussion of business and business problems. — Pennsylvania experimenting with coach modernizing schemes. — Real progress being made in federal grade crossing program. — Track tests of electric locomotives. — Economic research and transportation. — (12:) Thirty-fife years of continuous crosstie research. — Seaboard air line installs Diesel-powered rail car. — Lessons from storekeeping for Railway electrification. — Track tests of electric locomotives. — Railroads supply funds to complete Eastman reports. — Clinchfield rail lubricator. — Initiative necessary in selling Railway service. — (13:) Norfolk a. Western lovomotives equipped with roller bearings. — Roadmasters held profitable convention at Chicago. — 700 „fans" on an excursion from N.Y. — Speeding up terminal operations. — Fuel and traveling engineers' associations unite. — Motor transport section. — (14:) Chicago a. North Western installs automatic gates. — Further gains reported in Railway buying. — Industrial traffic managers present transportation needs. — No more middle-of-the-street railroading for Syracuse. — C.P.R. buys streamline steam locomotives.

Railway Gazette. London.

Band 65. Nr. 8 bis 16. Vom 21. August bis 16. Oktober 1936.

(8:) Machining a locomotive valve gear. — Experimental coach on the Pennsylvania Railroad. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (9:) Spanish Railways and workers control. — Automatic interlocking on the etat. — (10:) Railway bridge welding in America. — American roller bearing locomotives. — Differential gauge for measuring worn tyres. — Beyer-Garratt locomotives for Iran. — Air-conditioned car for Trans-Australian Railway. — Up-to-date joiner's shop, L.N.E.R. — The Rexall train. — (11:) Germane turbine locomotive practice. — New machine for axlebox work. — The Bugatti railcars and their services. — Sperry rail detector, Canadian Pacific Railway. — A new American locomotive type. — (12:) Hill Railway viaduct reconstruction. — A new horizontal drilling machine. — New buffet cars, L.M.S.R. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (13:) New anti-rolling device for ships. — New mixed traffic locomotives, G.W.R. — Pulverised fuel plant at Crewe works, L.M.S.R. — (14:) High speed junctions. — Dover train ferry dock, Southern Railway. — Passenger bogies, Bengal-Nagpur Railway. — Tank locomotive for South Africa. — Detecting rail defects at permanent way depots. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (15:) 102 miles an hour aboard the Hiawatha. — The Skoda locomotive

booster. — A locomotive machine shop innovation. — New tank locomotives for Brazil. — (16:) British Railway statistics. — Signalling developments in the Irish Free State. — New Channel ferry service. — New 2-4-2 tank locomotive, Egyptian State Railways. — Machining locomotive parts at Crewe. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

August bis September 1936.

(August:) Union Pacific streamliners equipped with cab signals. — London and North Eastern installs searchlight signals. — Highway crossing signals on the Lehigh and New England. — Semaphore type crossing gate developed on the Alton. — N. Y. C. modernizes electric interlocking. — Barrier crossing protection installed on the Long Island. — Grand Trunk Western installs new development in crossing protection. — (September:) North Western installs automatic gates. — Reconstruction of interlocking at the Dallas Union Terminal. — Highway crossing protection on the Northampton and Bath. — I. C. C. issues annual signaling statistics. — Train control on the B. a. O. Diesel.

R. E. A. Der elektrische Betrieb. Berlin.

34. Jahrg. Heft 7/8 bis 9. Juli/August bis September 1936.

(7/8:) Zur Frage der Gültigkeit und Nützlichkeit alter oder neuer Schiedsgerichtsverträge. — (9:) Energieanlagen zur Deckung des Eigenbedarfs und das Reichsgesetz zur Förderung der Energiewirtschaft vom 13. Dezember 1935.

Die Reichsbahn. Berlin.

12. Jahrg. Heft 34 bis 42. Vom 19. August bis 14. Oktober 1936.

(34:) Die Mitarbeit der Reichsbahn-Bezirksfürsorge in der deutschen Volksfürsorge. — Triebwagen- und Kleinlokomotiv-Ladeanlagen und ihre wirtschaftliche Ausnutzung durch Schnelladung von Speicherfahrzeugen. — (35:) Änderungen auf dem Gebiet des Patentrechts. — (36:) Die Massengutumschlag-Dispositionsstelle in Stettin. — (37:) Die Reichsbahn im Dienst der XI. Olympischen Spiele Berlin 1936. — (38:) Übernahme des Betriebs der Kreuznacher Kleinbahnen durch den Kraftwagenverkehr der Deutschen Reichsbahn. — Die Neuregelung des bahnärztlichen Dienstes. — (38 A) Sonderheft: Ausbildung und Prüfung für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst. — (39:) Reichsbahn und Reichsparteitag der Ehre. — (40:) Zur Eröffnung des Eisenbahnbetriebs über den Rügendamm am 5. Oktober 1936. — Die Überquerung des Strelasundes, geschichtlich gesehen. — Der Rügendammplan von 1933. — Der technische Entwurf des Rügendamms. — Die Bauausführung des Rügendamms. — Die Bedeutung des Rügendamms für den deutsch-

nordischen Reiseverkehr. — Stralsund und Rügendamm. — Wächter und Weg zum Norden. — (41:) Der Vorplatz des Hauptbahnhofs Frankfurt (M.). — (42:) Das Arbeitsbuch.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 57. Nr. 33 bis 41. Vom 15. August bis 10. Oktober 1936.

(33:) Zur Reform des § 9 des preußischen Kommunalabgabengesetzes. — Umlegungsgesetz und Flurbereinigung. — (34:) Zwei Streitfragen aus der Praxis des Einzelhandelsschutzgesetzes. — Die Erlaubnissperre des § 20 GaststGes. — Zur Frage der Neuregelung der Anliegerbeiträge. — (36:) Das Recht der Reichsautobahnen. — (37:) Die Grundlagen des Reichs-Jagdrechts. — (38:) Zur Frage der Neuregelung der Anliegerbeiträge. — (39:) Ein deutsches Wasserrecht. — Zwei Jahre Reichsstraßenverkehrsordnung. — (41:) Anliegerbeiträge.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

55. Jahrg. 2. Halbj. Nr. 3 bis 4. Vom 1. September bis 1. Oktober 1936.

(3:) La formule anglaise des „public trusts" appliquée à la gestion de grands services publics. — Les transports de Londres. — Perfectionnements apportés par la Compagnie du Chemin de fer du Nord aux échappements de ses locomotives. — Reconstruction de l'ouvrage dit „du clos Montholon", à Clamart. — Essais des voitures de l'État chauffées, par l'air soufflé, sur les Réseaux de l'État, de l'A.-L. et du P. O.-Midi. — Les Chemins de fer Algériens de 1933 à 1935. — (4:) La formule anglaise des „public trusts" appliquée à la gestion de grands services publics. — Flambement des voies sans joints sur ballast et rails de grande longueur. — Le service de Ferry-boats entre la France et l'Angleterre via Dunkerque et Douvres. — Les travaux en cours sur le réseau du Nord entre Paris et Saint-Denis. — Le problème de la prévision des acheminements en matière de transports P.-V. — Une solution mise à l'essai sur le réseau du Nord. — Les chemins de fer dans les principales colonies françaises.

Ruhr und Rhein. Essen.

17. Jahrg. Nr. 37 bis 41. Vom 11. September bis 9. Oktober 1936.

(37:) Reichsautobahnhöfe im Revier. — (38:) Gütertariferschwerungen? — Kleine Gütertarifreform. — (41:) Reichsbahnbestellungen.

S. B. B. Nachrichtenblatt. Bern.

13. Jahrg. Nr. 8 bis 9. August bis September 1936.

(8:) Die Leistungen der Bundesbahnen am eidgenössischen Turnfest in Winterthur. — Wieder ein Schritt weiter im Ausbau des Berner

Bahnhofs. — Französische Eisenbahner in der Schweiz. — Die Ausweichstation Würzenbach. — (9:) Förderung der Betriebssicherheit. — Der Güterverkehr im Haushalt der Bundesbahnen. — Automatischer Streckenblock Luzern—Fluhmühle.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 108. Nr. 7 bis 14. Vom 15. August bis 3. Oktober 1936.

(7:) 150 t-Lokomotiv-Schiebebühnen der SBB im Depot Geroldstraße, Zürich. — (8:) Dieseltriebwagen der Schweiz. Bundesbahnen. — (10:) Autofähre für Eisenbahn-Alpentunnel. — (11:) Anregungen zu neuzeitlichen Dampflokomotiven. — (14:) Vielstufige Steuerungen für elektrische Triebfahrzeuge.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (V.A.E.). Berlin.

Band 2. Heft 3. September 1936.

Die Erlaubnis zu Außenlandungen von Luftfahrzeugen. — Grundzüge des Planfeststellungsrechts bei Reichsbahnanlagen. — Die Reichsstraßenverkehrsordnung und die örtlichen Polizeiverordnungen über den Straßenverkehr.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

15. Jahrg. Heft 8 bis 9.

(8:) Das Rechtsverhältnis im Wagengestellungsvertrag mit der Reichsbahn. — Die rechtliche Natur des Wagenstandgeldes im Eisenbahnverkehr. — Ratifikation und Inkrafttreten des neuen I.Ü.G. — Vereinheitlichung tariftechnischer Fachausdrücke. — (9:) Die Überführung privater Lokomotiven unter eigenem Dampf über Reichsbahnstrecken. — Wichtige Neuerungen zu den Gütertarifen der Deutschen Reichsbahn ab 1. Oktober 1936. — Die Alkoholblutprobe als Beweismittel.

Verkehrstechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 16 bis 19. Vom 10. August bis 5. Oktober 1936.

(16:) Der Kraftlinienverkehr im 1. Vierteljahr 1936. — Benzintriebwagen der Königs Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Eisenbahn. — (17:) Die neue Platzanlage am Bf. Friedrichstraße in Berlin. — Der Stand des Baues der Reichsautobahnen am 1. September 1936. — (18:) Die Doppeldeckzüge der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Kraftomnibus-Bahnhöfe. — Die Haftung für Verkehrsunfälle auf den Reichsautobahnen. — (19:) Die Berliner Nord-Süd-S-Bahn. — Die Beförderungssteuer beim Güter- und Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — Der Anbau an Verkehrsstraßen. — 1000 km Reichsautobahnen fertiggestellt.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

30. Jahrg. Heft 35 bis 44. Vom 26. August bis 14. Oktober 1936.

(35—36:) Zur Frage der Geschwindigkeitserhöhung bei Straßenbahnen. — (35:) Die Zusammenfassung des Londoner Personenverkehrs. — (36:) Die Gestaltung der Gleisbogen bei hohen Geschwindigkeiten. — (37:) Fahrplanmäßige Höchstgeschwindigkeiten auf der Schiene. — Die Auswirkung der Schneekatastrophe am 17. April 1936 in Westfalen auf den Eisenbahnbetrieb. — (38:) Blumen und Laub neben Ruß und Staub. — Elektrische Stromversorgung von Bahnhöfen im Anschluß an die 15 kV-Fahrleitung. — Das deutsche Verkehrswesen in Wirtschaft und Technik. — (41:) Bedeutung des Rügendamms für den deutsch-skandinavischen Reisezugdienst. — Rügendammklappbrücke und Bauformen beweglicher Brücken überhaupt. — Die Reichsautobahn Berlin—Stettin. — (42/44:) Die Richtungsänderung der deutschen Verkehrswirtschaft. — Die Bedeutung der Wasserstraßen für das deutsche Verkehrswesen. — Neuzeitliche Fahrzeugtechnik der Verkehrsmittel der Schiene und Straße. — Deutschland im Weltluftverkehr. — Die Fertigstellung der ersten 1000 km Reichsautobahnen in Deutschland im Jahre 1936. — Die Einheit der deutschen Eisenbahnen als Grundlage einer gesamtdeutschen Verkehrspolitik.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

88. Jahrg. Heft 37/38 bis 39/40. Vom 18. September bis 9. Oktober 1936.

(37/38:) Rußlands Verkehrs- und Machtlage. — (39/40:) Die Schweißarbeiten bei der ersten, vollständig geschweißten Eisenbahnbrücke in Jugoslawien.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 80. Nr. 36 bis 42. Vom 5. September bis 17. Oktober 1936.

(36:) Steilstrecken-Tenderlokomotiven. — (37:) 1000 Kilometer fertige Kraftfahrbahnen. — Baugrundforschung. — (40:) Kraftfahrbahn-Talübergang Rüdersdorf-Kalkberge. — (41:) Beanspruchung von Schiene und Rad. — (42:) Elektrischer Zugbetrieb der Reichsbahn. — Tenderlokomotive für große Steigungen.

Zeitschrift für Bahnärzte. Melsungen.

31. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 1. September bis 1. Oktober 1936.

(9—10:) Aus der chirurgischen Unfallbegutachtung. — (10:) Über Blendung und Blendungsschmerz.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

68. Jahrg. Heft 8/9. August/September 1936.

Der Ausbau der mitteldeutschen Wasserstraßen. — Die wehrpolitische Bedeutung der Binnenschiffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

31. Jahrg. Nr. 11 bis 13. Vom 20. August bis 10. Oktober 1936.

(11—13:) Die Entwicklung der Bahnselbstanschluß- (Basa) Bezirksfernsprechanlagen. — (11:) Neue Sicherungsanlagen für Bahnhof Lutterbach (Elsaß). — Zustimmungsrückgabe als Fahrstraßenauflösung. — (12:) Pufferbetrieb in Stromversorgungsanlagen für Kraftstellwerke. — (12—13:) Die Entwicklung der Schaltung des elektrischen Stellwerks von Siemens & Halske. — (13:) Die Folgen der Unwetterkatastrophe im April 1936 für das Fernmeldewesen der Reichsbahndirektion Wuppertal und ihre Beseitigung.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

44. Jahrg. Nr. 8 bis 9. August bis September 1936.

(8:) Zur Frage des Inkrafttretens der neuen Übereinkommen. — (9:) Unklarheiten im Artikel 42 des I.Ü.G.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

4. Jahrg. Heft 16 bis 19. Vom 18. August bis 3. Oktober 1936.

(16:) Wegweisende Ergebnisse wirtschaftsgeographischer Arbeit im deutschen Osten. — Grenzland Oberschlesien. — (17/18:) Hauptgesichtspunkte für die Behandlung der deutschen Kolonien in der Schule. — (19:) Die thüringische Wirtschaft in ihrem Verhältnis zum thüringischen Raum.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

13. Jahrg. Heft 4.

Kraftverkehrswirtschaft. — Ausbau und Leistungen der türkischen Staatsbahnen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

76. Jahrg. Nr. 34 bis 42. Vom 20. August bis 15. Oktober 1936.

(34:) Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn. — Die Bahnen im Deutschen Reich. — Das neunte Sonderheft der Studiengesellschaft für Rangiertechnik. — (35:) Emden, die Stadt und ihr Hafen. — Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1935. — Die Verbandstarife für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr mit den deutschen Privat- und Kleinbahnen und ihre Vereinfachung. — (36:) Wettbewerb zwischen Bahn und Schiffahrt in Jugoslawien. — Zur Widerruflichkeit der Kundenanweisungen im Bankstundungsverfahren der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank. — Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen 1935. — (37:) Über das Wesen der gewöhnlichen und der außergewöhnlichen Leckage. — Die Abschließung und die teilweise Trockenlegung

der Zuidersee. — (38:) Die Erhaltung der volkswirtschaftlichen Mission der Eisenbahnen als Hauptziel der Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. — Der Förderbandbetrieb der Umladestelle Hannover. — (39:) Organische Vereinfachungen im Tarif- und Kontrollwesen des Güter- und Tiertarifs. — Die Entwicklung der Alters-, Kranken- und Unfallfürsorge bei den altösterreichischen Eisenbahnen. — Industriebahnbauten der Sowjetunion. — (40:) Der Rügendamm. — Der Ersatz von Bahnlinien durch Automobilbetriebe bei den Schweizerischen Bundesbahnen. — (41:) Das Reisebüro als Werber der Deutschen Reichsbahn. — Verkehr und Betrieb der Reichsbahn bei den XI. Olympischen Spielen. — Die praktische Durchführung einer Stückzeitermittlung bei einer Güterabfertigung. — (42:) Lage und Entwicklung des Luftverkehrs. — Aus der Tätigkeit der Ständigen Ausschüsse des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

56. Jahrg. Heft 40. Vom 1. Oktober 1936.

II. internationaler Kongreß für Brückenbau und Hochbau. — Die Adolf-Hitler-Rheinbrücke bei Krefeld-Uerdingen. — Die Reichsautobahnbrücken über die Große und die Kleine Striegis.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn.
Vom Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt:
Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck von H. S. Hermann - Büxenstein G. m. b. H. Berlin SW 19.